

遠軽地区地域公共交通計画

令和6年4月

(令和7年9月変更)

目 次

1.	はじめに	1
1-1	本計画策定の背景及び目的	1
1-2	本計画で対象とする区域	2
1-3	本計画の基本的な計画期間	2
2.	関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け	3
2-1	関係法令	3
2-2	上位計画・関連計画	5
2-3	本計画の位置付け	13
3.	遠軽地区3町の地域概況	14
3-1	地理的及び自然的特性の整理	14
3-2	社会状況	15
3-3	公共交通概況の整理	26
4.	地域の移動ニーズ等の整理	48
4-1	遠軽町	48
4-2	湧別町	53
4-3	佐呂間町	60
5.	地域概況等から導き出される地域公共交通課題	61
5-1	遠軽地区全体の交通課題	61
5-2	遠軽町の交通課題	62
5-3	湧別町の交通課題	62
5-4	佐呂間町の交通課題	62
6.	基本方針及び目標	63
6-1	基本方針	63
6-2	基本方針の実現に向けた目標	63
6-3	目標にひもづく施策	64
6-4	将来像	65
7.	目標達成に向けた施策	69
8.	計画の進捗管理及び管理体制	77
8-1	計画の進捗管理	77
8-2	計画の管理体制	78
8-3	計画推進のあり方（PDCAサイクル）	79
8-4	計画推進期間のスケジュール	80

1. はじめに

1-1 本計画策定の背景及び目的

(1) 地域公共交通に関する社会情勢

我が国は、モータリゼーション（※）の進展により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に人口が少なく、従来の公共交通の便が悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように道路網が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。一方で、自家用車を利用できない人のためにバス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少社会が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。これに伴い、住民の移動を支えてきた地域の公共交通では利用減少、運転手不足などの要因により維持困難な状況が発生しています。

平成19（2007）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

公共交通の維持が厳しさを増してきている中で、令和2（2020）年11月27日に地域交通法が改正され、地域が自らデザインする地域交通を目指して、地域の移動資源の総動員等の方向性が示されました。さらに、こうした方針を含めた内容をとりまとめた地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

また、令和5（2023）年4月には、地域の関係者の連携と協働「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（※）を進めることの必要性をうたった改正がなされました。

一方、令和2（2020）年2月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染症の拡大による人々の外出自粛等の影響により、公共交通機関の利用者が激減しました。人々の生活様式が一変し、これまでの既存の公共交通サービスを維持できなくなることが懸念されています。

また、令和6（2024）年4月に労働基準法が改正され運転手の労働時間・拘束時間に制限がかけられることから、交通事業者の運転手不足がより深刻化しており、全国各地でバス路線の削減・撤退が社会問題化しております。さらに、公共交通サービスを通じて、環境問題への対応や国際目標である「持続可能な開発目標（SDGs）」達成に向けた取組が求められています。

※モータリゼーション： 日常生活において自動車の利用が普及すること。
※リ・デザイン： デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創により地域公共交通の持続可能性を高めること。

(2) 遠軽地区で計画策定をする背景と目的

遠軽地区は北海道オホーツク管内の中央部に位置し、遠軽町、湧別町及び佐呂間町の3町で構成されています。遠軽町は旧遠軽町と林業が盛んだった旧丸瀬布町、旧生田原町、旧白滝村と合併して広大な面積を有し、町域をJR石北本線が通っています。遠軽市街地は公共施設や医療・商業施設等の集積が進み、遠軽地区の中核として都市機能が集中しています。湧別町は、旧湧別町と旧上湧別町が合併して、漁業と農業が盛んな地域となっています。かつては鉄道輸送（国鉄名寄線、湧網線）の要衝でしたが、廃線から30年以上経過しています。佐呂間町は、サロマ湖の南岸に広大な農村地帯が広がっており、漁業と農業が盛んな地域となっています。

遠軽地区の公共交通は、鉄道はJR石北本線が遠軽町内を走り旭川・札幌方面や北見方面と結んでいます。札幌・旭川方面とは遠軽町と佐呂間町から都市間バス路線があり、地域間広域幹線バスは遠軽町から湧別町を経由して紋別市を結ぶ地域幹線系統、遠軽・湧別・紋別線が走っています。

町内エリアは、遠軽町では中心部に町内循環線があるほか、中心部と郊外部の拠点を結ぶ路線があります。また、ハイヤー事業者の廃業を受け、生田原地区ではデマンドタクシー、白滝地区ではボランティア有償運送が需要に応じて走っています。湧別町では町営バスが複数の路線を担っています。佐呂間町ではスクール対応を中心とした町内路線と近隣の病院とのアクセスを主目的に曜日運行で町外路線が走っています。

一方、遠軽地区の移動の主流は自家用車であり、道路環境の整備も含めて自家用車移動が中心の生活となっているため、地域公共交通の確保維持に向けた利用者の確保は苦戦が続いています。

道路環境の整備は、広域での医療圏サービス等を可能としているため、生活圏でのサービス水準の向上には寄与しているとは言えますが、公共交通の利用はますます減少しているのが実態として表れています。しかしながら、移動手段を必要とする人は確実にいますので、これらの人へのサービスの提供は人口減少が続く遠軽地区において、安心して住み続けられる地域づくりに向けた重要な施策といえます。住民の生活圏は一つの自治体にとどまらないので、同じような生活圏を持つ自治体が一緒になって地域公共交通ネットワーク、移動サービスを検討し展開することは、住民サービスや交通事業者の効率化、行政負担の軽減等、有意義な効果が期待できます。

遠軽地区3町は、既に消防・ごみ処理等の広域連携が進められており、かつ町民意識もまとまりを感じているため、地域公共交通施策において3町が現状と課題を共有し、同じ方向性を持って施策を検討していくことは持続的な地域公共交通施策を進める上で有意義なことと考えます。

このことから、遠軽地区の個性を発揮し、遠軽地区にとって相応しく、遠軽地区らしいをテーマに、遠軽地区の移動資源を有効に活用し、地域住民の生活を支えるインフラとして、持続可能で地域住民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「遠軽地区地域公共交通計画」を策定します。

1-2 本計画で対象とする区域

遠軽町、湧別町及び佐呂間町

1-3 本計画の基本的な計画期間

令和6（2023）年度から令和10（2027）年度までの5年間

2. 関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け

本計画は、公共交通に係る法律や指針の他、上位・関連計画として国・北海道、各町が策定しているまちづくりに関する計画等と整合を図りながら策定します。

2-1 関係法令

(1) 交通政策基本法（平成 25（2013）年 12 月施行）

同法では、交通が担うべき役割などが示されており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> ○交通の果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・物資の円滑な流通 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> ○交通機能の確保・向上 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、地域の活力の向上などに寄与 ○環境負荷の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・交通による環境への負荷の低減 ○様々な交通手段の適切な役割分担と連携 <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携 ○交通の安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携
地方公共団体の責務	<ul style="list-style-type: none"> ○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携
交通関連事業者の責務	<ul style="list-style-type: none"> ○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○運行業務に係る正確かつ適切な情報の提供
住民の役割	<ul style="list-style-type: none"> ○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○取り組むことができる活動に主体的に取り組む

(1) 地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

（平成 19（2007）年 5 月施行、令和 5（2023）年 10 月一部改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

改正の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○地域が自らデザインする地域の交通 <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 -地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 -バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づく P D C A を強化 ・地域における協議の促進 ○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 <ul style="list-style-type: none"> -様々な補助メニューや制度を創設 ・輸送資源の総動員による移手段の確保 -地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業） -自家用有償旅客運送の実施の円滑化 -貨客混載に係る手続の円滑化 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 -利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業） -M a a S（※）の円滑な普及促進に向けた措置 ○地域公共交通の「リ・デザイン」 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係者の連携と協働の促進 -目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 -地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 ・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 -自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 ・バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 -自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 -AI オンデマンド（※）、キャッシュレス決済、EV バス（※）の導入等の交通 DX・GX（※）を推進する事業を創設 ・鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 -地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設
-------	--

※M a a S： Mobility as a Service の略で、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。

※A I オンデマンド： A I（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適な配車を行うシステムのこと。

※E V バス： 電気自動車（EV）の一種であり、なかでも電気駆動するバス型の車両のこと。

※D X： Digital Transformation の略で、デジタル技術を社会に浸透させて人々の生活をより良いものへと変革しようとする取り組みのこと。

※G X： Green Transformation の略で、温室効果ガスを発生させる化石燃料から太陽光発電などのクリーンエネルギー中心へと変革しようとする取り組みのこと。

2-2 上位計画・関連計画

(1) 国が策定するもの

交通政策基本計画は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までを計画期間としており、交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めています。

計画名・年次	計画内容
<p>○第2次交通政策基本計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度</p>	<p>■基本の方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保 目標①：地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティ（※）の実現 ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 目標②：まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク（※）化の推進 ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 等 目標③：交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、車両等） 等 目標④：観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 等</p> <p>■基本の方針B 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 目標①：人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 ・コロナ禍での航空ネットワークの維持 等 目標②：交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 等 目標③：サプライチェーン（※）全体の徹底した最適化等による物流機能の確保 ・物流ネットワークの構築 等</p> <p>■基本の方針C 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現 目標①：災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 ・インフラ・車両・設備の老朽化対策 等 目標②：輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等 目標③：運輸部門における脱炭素化等の加速 ・公共交通の利用促進（Ma a S普及等） 等</p>

※モビリティ：	自動車や鉄道、バス、タクシーなどの車両で移動するもの全般のこと。
※コンパクト・プラス・ネットワーク：	生活サービス機能と居住を集約・誘導し人口を集積するとともに、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを再構築すること。
※サプライチェーン：	原料調達に始まり、製造、在庫管理、物流、販売などを通じて、消費者の手元に届くまでの一連の流れのこと。

(2) 北海道が策定するもの

北海道の各種計画では、公共交通について、国や各市町村と連携した取組の推進、MaaSなどの先端技術の活用、地域関係者・交通事業者・物流事業者などが一体となった取組の推進、交通モード間の連携によるシームレス（※）な公共交通の検討等を行うこととしています。

表 2-1 北海道各種計画における公共交通に関する施策（1/3）

計画名・年次	計画内容
<p>○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度から 令和 7 (2025) 年度</p>	<p>■地域で互いに支え合うまちづくりの推進 ○買物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ○日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ○街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 ■個性と魅力を活かし様々な連携で進める地域づくり ○広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成 ■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 ○鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実 ○高規格道路の整備 ○高速交通体系の形成促進 ○幹線やラストワンマイル（※）での共同輸送などの物流効率化の促進 ○交通・物流を担う人材の確保・育成 ○道路網や都市内交通環境の充実 ○国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ○感染症対策を取り入れた移動における感染リスクの低減 ○公共交通機関の安全性や感染症対策の状況を正確に利用者に伝達 ○交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動 ○交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整備</p>
<p>○第 3 期 北海道創生総合戦略 -令和 7 (2025) 年度から 令和 11 (2029) 年度</p>	<p>3 安心して暮らせる豊かな地域をつくる (3) 主な施策 ③地域を支える持続的な交通・物流ネットワークの構築 ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる。 ・全道 14 の地域で策定した広域的な地域公共交通計画に基づき、市町村や交通事業者などと連携しながら、最適化の実現や、利用促進、利便性向上、運転手確保などの取組を進める。 ・北海道交通政策総合指針に基づき、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者や交通・物流事業者など、多様な主体と一体となった取組を進める。</p>

※シームレス： 「継ぎ目がない」こと。公共交通分野におけるシームレスとは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

※ラストワンマイル： 最寄りの駅やバス停と自宅までの区間のこと。

表 2-2 北海道各種計画における公共交通に関する施策（2/3）

計画名・年次	計画内容
<p>○北海道交通政策総合指針 -平成 30（2018）年度から 令和 12（2030）年度</p>	<p>■シームレス交通戦略 ○地域の課題解決に向けた交通事業者、行政、住民など関係者による強力なタッグチーム ○関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築 ○持続的な鉄道網の確立、石北本線を北海道の骨格に位置づけ ○使いやすさと分かりやすさ、快適さを追求した公共交通 ○公共交通を大切にすることをその行動力で地域を守る</p> <p>■地域を支える人・モノ輸送戦略 ○地域とともに創る生活交通ネットワーク ○輸送事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進 ○多様な人材の確保・育成</p> <p>■インバウンド加速化戦略 ○全道各地をスムーズにつなぐ交通ネットワーク ○空港や駅からの交通アクセスの整備等による全道周遊の促進</p>
<p>○北海道交通政策総合指針 重点戦略 -令和 3（2021）年度から 令和 7（2025）年度</p>	<p>Ⅱ ポストコロナを見据えた重点戦略 1 シームレス交通戦略 具体的な取組－利用促進</p> <p>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 ・従来の公共交通サービスに加え、福祉輸送やスクールバス等の地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保に向け、国や道、市町村、地域の交通事業者が連携、検討・協議しながら、住民の移動ニーズを踏まえた「地域公共交通計画」の策定を進める。</p>
<p>○北海道 新広域道路交通 ビジョン・計画 -令和 3（2021）年から 概ね 20～30 年間</p>	<p>○札幌都心部における交通拠点を整備するとともに、圏域中心都市や地方部の市街地における交通結節機能の強化 ○周遊観光の促進や物流の効率化を図るため、道の駅等を活用した輸送拠点を構築 ○多様なデータの蓄積・活用による道路交通に関連する課題の解消に向けた取組の高度化 ○新たな技術とインフラ整備を連動させた交通マネジメントの高度化</p>
<p>○新・ほっかいどう 社会資本整備の 重点化方針 -平成 29（2017）年度から 令和 9（2027）年度</p>	<p>4) 地域の特色を活かした産業の活性化 ○食や自然環境など豊富な資源を活かした滞在交流型の観光地づくり</p> <p>5) グローバル化に対応した活力ある社会の構築 ○協働によるまちづくりの推進と地域の可能性を広げる ICT（※）の活用 ○個性と魅力を活かし様々な連携で支え合う地域づくり</p> <p>6) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 ○連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成</p>

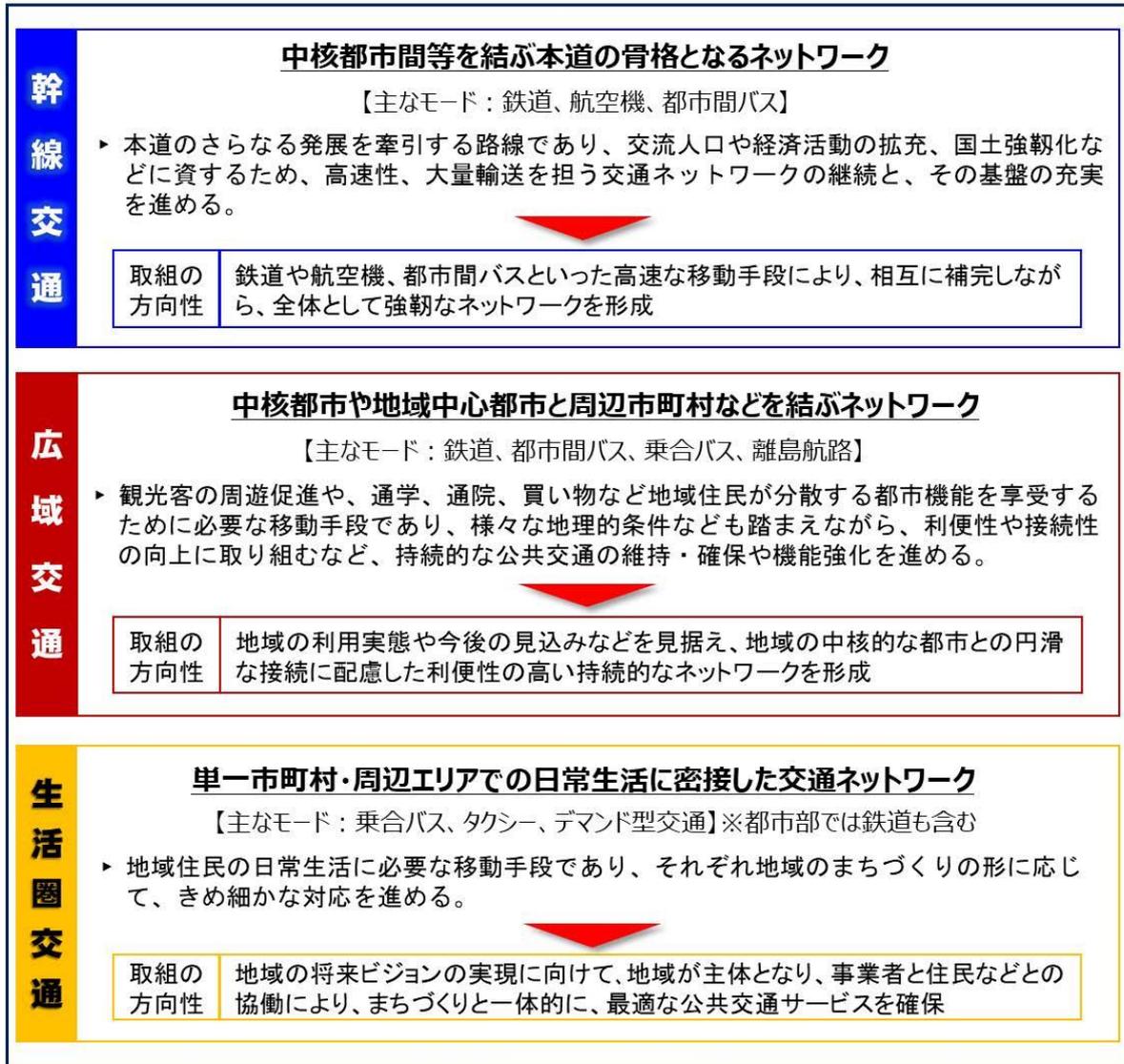
※ICT： Information and Communication Technology の略で、インターネットのような情報通信技術を活用したシステムのこと。

表 2-3 北海道各種計画における公共交通に関する施策（3/3）

計画名・年次	計画内容
<p>○第5期北海道観光の くにつくり行動計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度</p>	<p>第4 北海道観光が将来的にめざす姿 ○誰もが安全・安心・快適に滞在 ◆道内観光地間を快適に移動できる二次交通 ◆多言語・多様な媒体での迅速かつ正確な情報発信</p> <p>第6 施策展開の方向性及び各施策 2 量×質の追求 (5) AI、IoT（※）等先端技術導入による観光産業の収益構造の改善 ○Ma a S等シームレス交通の全道展開</p> <p>5 観光インフラの強靱化 (1) 広域観光の拠点としての道内空港等の利活用 ○Ma a S等シームレス交通の全道展開 ○広域連携・周遊観光の促進</p>
<p>○第11次北海道 交通安全計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度</p>	<p>第2部 講じようとする施策 第1章 道路交通の安全 1 道路交通環境の整備 (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実 (11) 交通需要マネジメントの推進 ア 公共交通機関利用の促進</p> <p>3 安全運転の確保 (1) 運転者教育等の充実 カ 高齢運転者対策の充実</p>

※IoT： Internet of Things の略で、家電製品・車・建物など、様々な製品をインターネットとつなぐ技術。

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞



幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定

出典：北海道総合政策部「北海道交通政策総合指針

(https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/H29_shishinsakutei.html)」

図 2-1 北海道交通政策総合指針に示される北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

(3) 遠軽町が策定するもの

遠軽町では交通ネットワークの維持・存続を軸に、JR遠軽駅を中心とした交通結節点の機能強化や交通弱者の生活利便性の確保、町民が公共交通を利用する意識を醸成するなどの観点が示されています。

計画名・年次	計画内容
<p>○第3次遠軽町 総合計画 -令和7(2025)年度から 令和16(2034)年度</p>	<p>■森林と清流 未来に響く 豊かなまち 基本方針1 人と自然が調和したまちづくり 基本目標2 持続可能な基盤づくり 3. 公共交通の利便性の向上 ●公共交通ネットワークの維持及び存続とともに、利便性向上を図ります。</p>
<p>○第3期遠軽町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 -令和7(2025)年度から 令和16(2034)年度</p>	<p>基本目標2 住み続けたいと思うまちをつくる ●地域における生活基盤の維持・確保 ・町民が安心して暮らせるよう、交通ネットワークの維持・存続と利便性の向上に努めるとともに、交通弱者や買物弱者対策等を図り、集落の維持・確保に取り組みます。 ・人口減少や自家用車の普及などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しいものとなっていますが、一方で高齢化社会の進展や温室効果ガス排出抑制の面から公共交通の確保はこれまで以上に必要とされていることから、公共交通の必要性について啓発します。 ・近年は鉄道を利用する町民や来訪者は減少傾向にありますが、中央道路(国道)開削後、多大な苦勞の未鉄路が敷かれ、交通の要衝として遠軽駅を中心に栄えてきた本町にとって鉄道は大切な存在です。また、オホーツク圏の農産物を安定的に輸送する物流手段としても、欠かすことはできません。これらを踏まえ、鉄道を大切にする気持ちを町全体で共有しながら、まず町民が乗る意識を醸成し、さらには、地域固有の魅力を鉄道から発信し、観光やビジネスでの利用を促進するなど、地元の鉄道を守る取り組みに努めます。</p>
<p>○遠軽町 都市計画マスタープラン -平成28(2016)年度から 令和8(2026)年度</p>	<p>■広域交流と近隣交流が調和するまち ●あらゆる人に優しい公共交通の整備充実をはかる ・中心市街地及び周辺の交通バリアフリー化により、買物客、公共交通利用者にとって利用しやすいまちなか歩行空間の整備にさらに努める。 ・JR、バス等の公共交通の利用の促進と利用者の利便性の向上のため、JR遠軽駅を中心とした交通結節点の機能強化の検討を図る。 ・路線バスの現状維持に努め、バス停留所の快適化等により主として交通弱者の生活利便性を確保する。 ・路線バスの他、都市間高速バス、町内循環バス等のあり方について検討する。</p>
<p>○遠軽町 過疎地域持続的発展計画 -令和3(2021)年度から 令和7(2025)年度</p>	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保 ①JR石北本線の維持に向けた関係者間の連携強化を図る。 ②駐車場や駅前空間の整備を促進し、交通結節点としての機能強化を図る。 ③町民の足を確保するため、バス路線の維持と町有バスの更新を図る。 ④公共交通空白地の解消を図る。</p>

(4) 湧別町が策定するもの

湧別町では持続可能な公共交通体系の維持を軸に、民間路線バスの運行に対して支援やオホーツク紋別空港の利用促進、民間バス路線及び代替バス路線の廃止路線沿線住民の交通手段の確保などの観点が表示されています。

計画名・年次	計画内容
<p>○第3期湧別町 総合計画 -令和4(2022)年度から 令和13(2031)年度</p>	<p>■人と自然が輝くオホーツクのまち ～ともに考え、ともに行動し、みんなで作る協働のまちづくり～ 基本目標1 基盤整備 安全・安心で快適に暮らし続けられるまちづくり</p> <p>●公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体と連携しながら、JR石北本線の維持・存続に向けた取組みを進めます。 ・沿線自治体と連携しながら、民間バス会社による生活路線の維持・確保を図ります。 ・町民の日常生活に欠かせない交通手段（町営バス・乗合ハイヤー）を維持します。 ・町営バス車両の計画的な更新を行います。 ・関係市町村と連携しながら、首都圏を結ぶ航空路線の維持・確保を図ります。 ・関係市町村と連携しながら、道央圏を結ぶ航空路線の再開に向けて取組みます。
<p>○第2期湧別町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 -令和3(2021)年度から 令和7(2025)年度</p>	<p>基本目標 安全・安心で快適な暮らしができるようべつをつくる 基本施策① 誰もが安心して住み続けたいと思える魅力的なまちづくり</p> <p>①公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもや高齢者などの交通弱者の方に配慮した移動手段を確保するため、民間路線バスの運行に対して支援するとともに、町営バス及び乗合ハイヤーの効率的な運行を行い、地域住民が安心して利用できる持続可能な公共交通体系を維持します。
<p>○湧別町 過疎地域持続的発展計画 -令和3(2021)年度から 令和7(2025)年度</p>	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ④町道の車道並びに歩道の除排雪による冬期間の円滑な交通の確保のため、除雪機械の更新や除排雪体制の充実を図ります。 ⑤住民の交通手段を確保するため、民間バス路線の確保や代替バスの運行及び町営バスの運行充実に努め、町営バスの更新を図ります。 ⑥民間バス路線及び代替バス路線の廃止路線については、町営バス又は乗り合いタクシーを運行し、廃止路線沿線住民の通院、通学、日常生活の交通手段の確保を図ります。 ⑦地域団体活動の移動用交通手段を確保のため福祉バスを運行し、各種団体活動の促進を図ります。 ⑧オホーツク紋別空港は、首都圏とを結ぶ貴重な高速交通基盤となっており、継続した安定運航のため利用促進を図ります。

(5) 佐呂間町が策定するもの

佐呂間町では交通網の整備を軸に、ふれあいバスの安全で安心な運行体制の充実やまちの機能の充実、運転手の確保、計画的な車両更新などの観点が示されています。

計画名・年次	計画内容
○第5期佐呂間町 総合計画 -令和3(2021)年度から 令和12(2030)年度	<p>■自然の恵みに感謝し、人が人を支え、共に創る、生涯の郷、サロマ</p> <p>1 まちづくり～安全安心で豊かなまちをめざして～</p> <p>1-7 交通網の整備</p> <p>1-7-2 交通</p> <p>□ふれあいバスは、安全で利便性に配慮した運行を行うため、運転手の確保と計画的な車両更新の必要があります。</p> <p>□町外線は、利用状況に応じた運行回数の見直しなどを行う必要があります。</p>
○第2期佐呂間町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 -令和3(2021)年度から 令和7(2025)年度	<p>■自然の恵みに感謝し、人が人を支え、共に創る、生涯の郷、サロマ</p> <p>基本目標4 安心して住み続けることができる地域をつくる</p> <p>施策3 「質の高い暮らしのため」の機能整備</p> <p>・質の高い暮らしのため、まちの機能の充実を図ります。</p>
○佐呂間町 過疎地域持続的発展計画 -令和3(2021)年度から 令和7(2025)年度	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>・公共交通である「ふれあいバス」の安全で安心な運行体制の充実を図ります。</p>

(6) その他計画

遠軽地区3町に関連する計画等では北海道オホーツク地域等公共交通計画や遠軽地区連携ビジョンがあります。

計画名・年次	計画内容
○北海道オホーツク 地域等公共交通計画 -令和5(2023)年度から 令和9(2027)年度	<p>■いつまでも住み続けられ、交流人口の拡大に寄与し、地域に活力をもたらす地域公共交通の実現</p> <p>●広域の移動手段となる地域公共交通を将来にわたり維持・確保するため、利用促進に取り組むとともに交通体系の最適化を図りつつ、輸送資源を総動員する。</p> <p>目標① 人・地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築</p> <p>(1) 持続可能な移動手段の確保に向けた検討・実施</p> <p>(2) シームレスな乗り継ぎ環境の改善</p> <p>(3) バス運転手の確保</p> <p>目標② 事業者等の連携による移動の円滑化と公共交通の利用促進</p> <p>(4) 公共交通の利用促進活動の実施</p> <p>(5) 交通関連情報のオープン化</p>
○遠軽地区 地域連携ビジョン -令和2(2020)年度から 令和6(2024)年度	<p>5 地域連携協定に基づき推進する取組</p> <p>(2) 結びつきやネットワークの強化に係る具体的取組</p> <p>■地域公共交通 - 公共交通の維持確保と利用促進</p> <p>・3町地域における地域公共交通の連携したサービス提供に向けた検討を行うとともに、地域公共交通の利用促進や担い手の確保に係る取組を行う。</p>

2-3 本計画の位置付け

本計画は、交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が規定する地域公共交通計画として策定します。関係法令や上位・関連計画の内容を踏まえた本計画の位置付けは以下のとおりです。

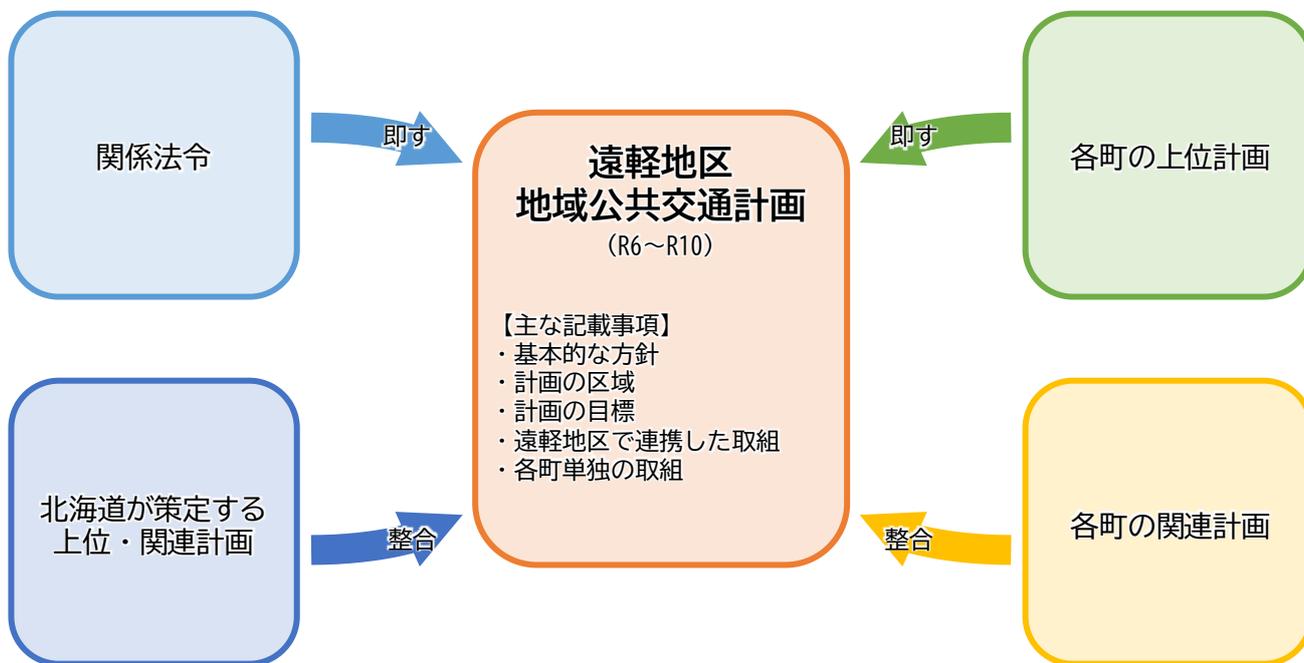
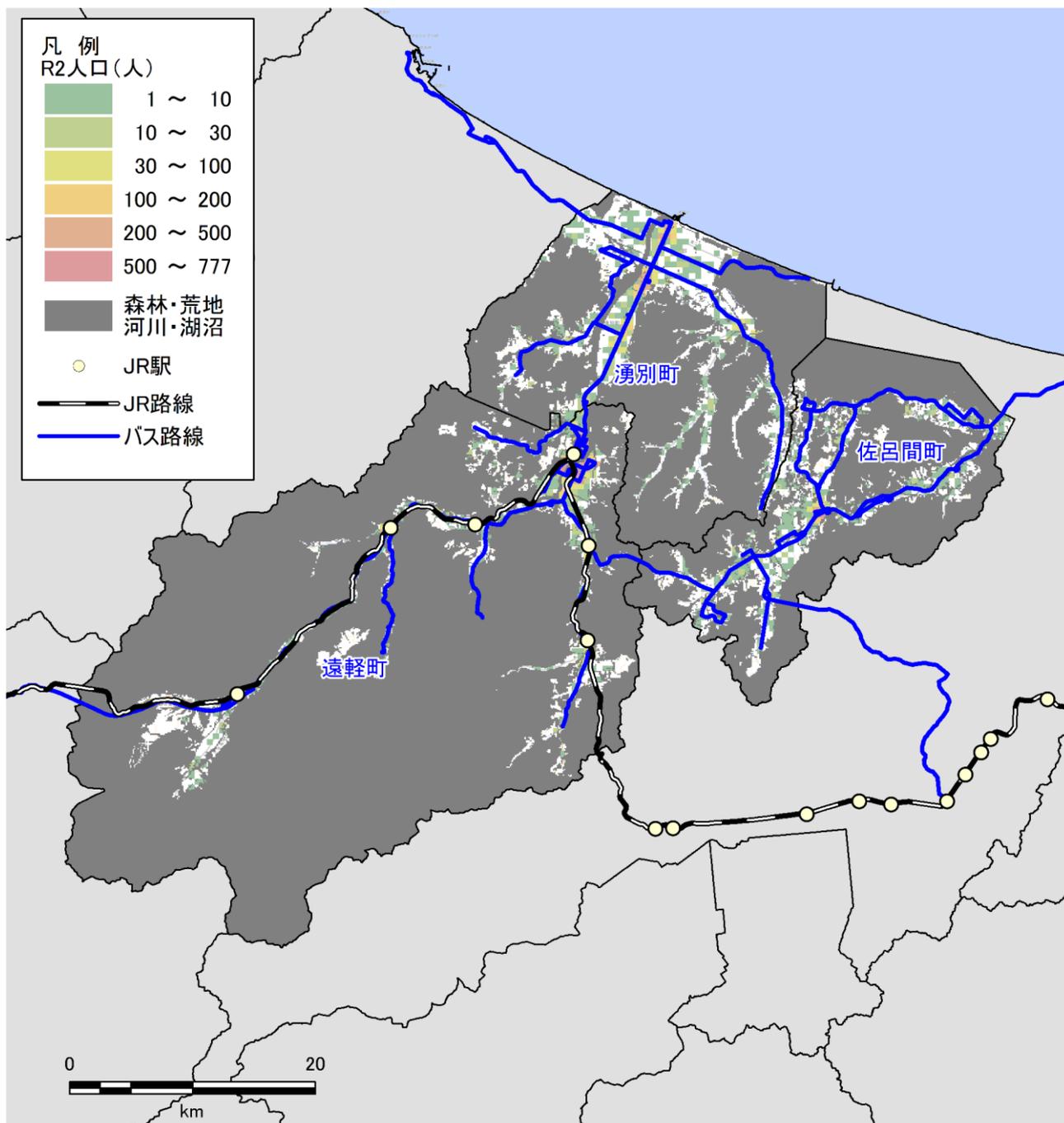


図 2-2 遠軽地区地域公共交通計画の位置付け

3. 遠軽地区 3 町の地域概況

3-1 地理的及び自然的特性の整理

本地域の多くは、森林などの非居住地域となっていますが、居住地域は鉄道やバス路線を中心に広がっています。



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成

図 3-1 居住地域の状況

3-2 社会状況

(1) 人口動態・人口推移

計画対象区域の3町も全体人口は減少傾向にあり、平成2（1990）年の数値と比較すると、年少人口では半数以下、生産年齢人口でも半数程度にまで落ち込んでいる一方で、高齢人口は約 1.5 倍となっています。

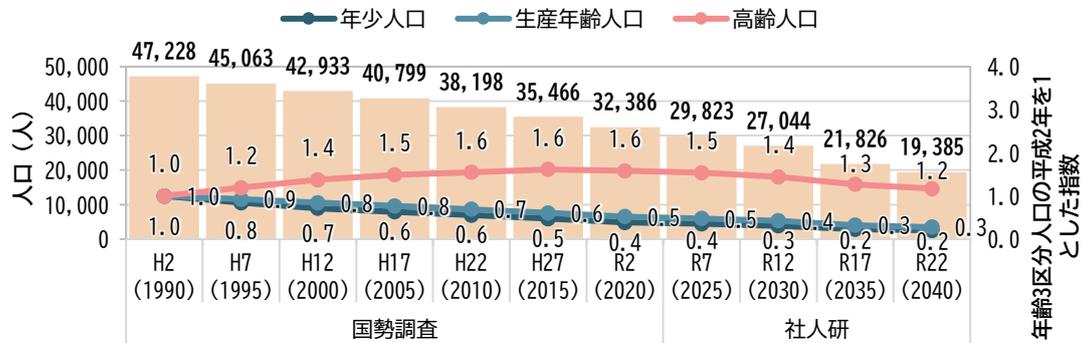


図 3-2 計画対象区域

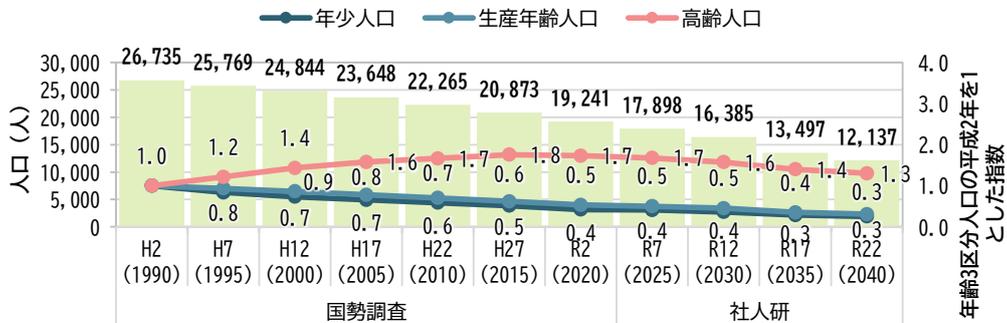


図 3-3 遠軽町

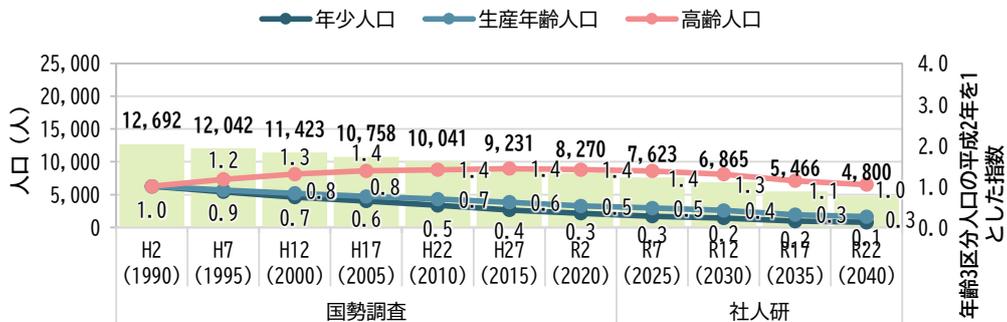


図 3-4 湧別町

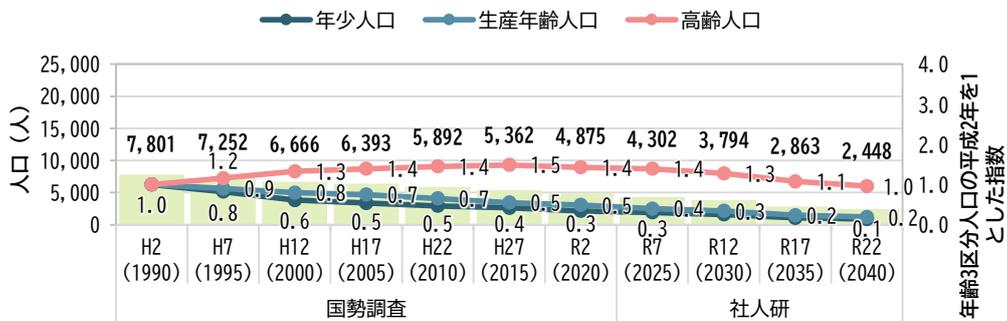
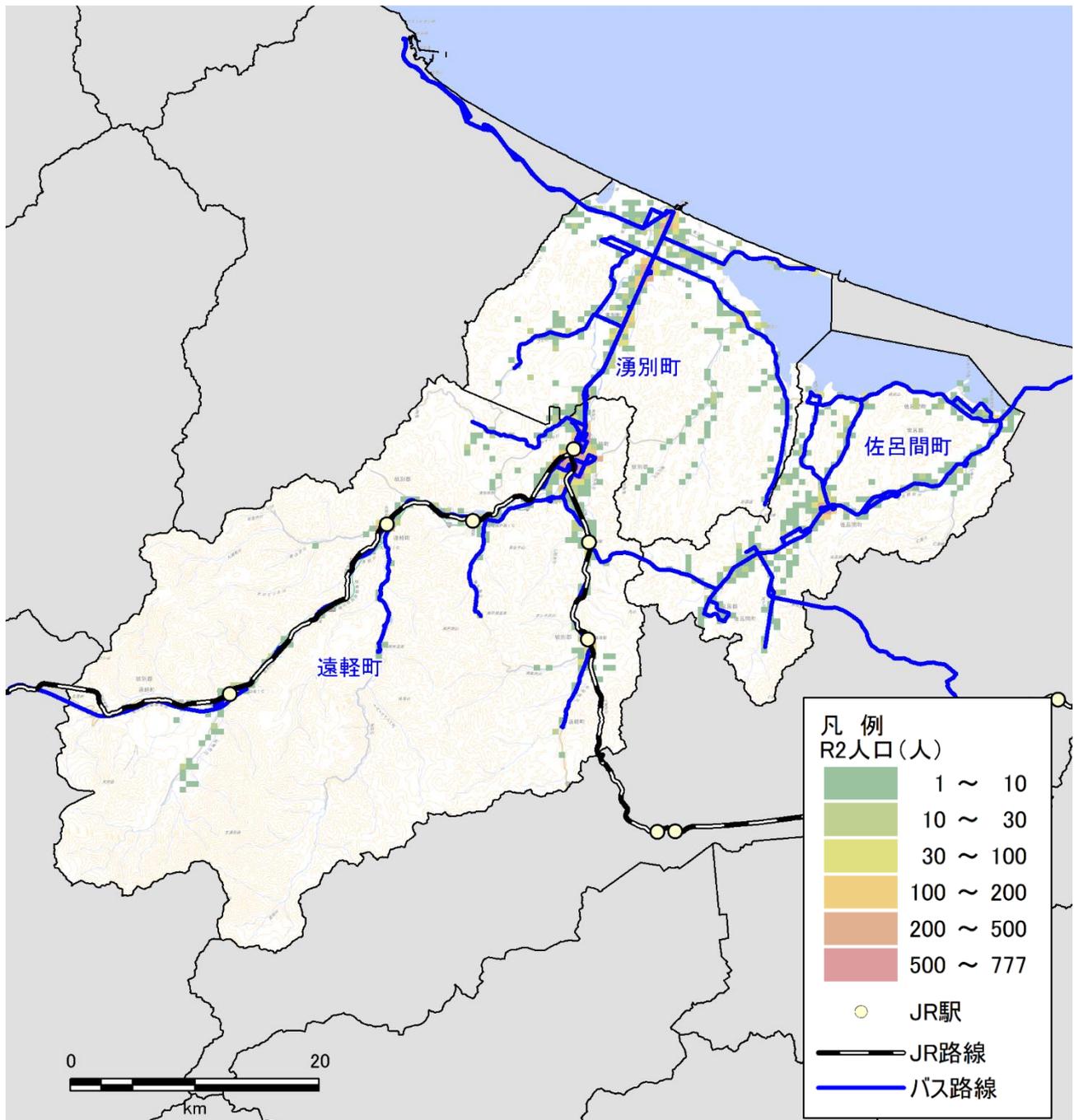


図 3-5 佐呂間町

(2) 居住者人口及び高齢人口の分布

1) 計画対象区域

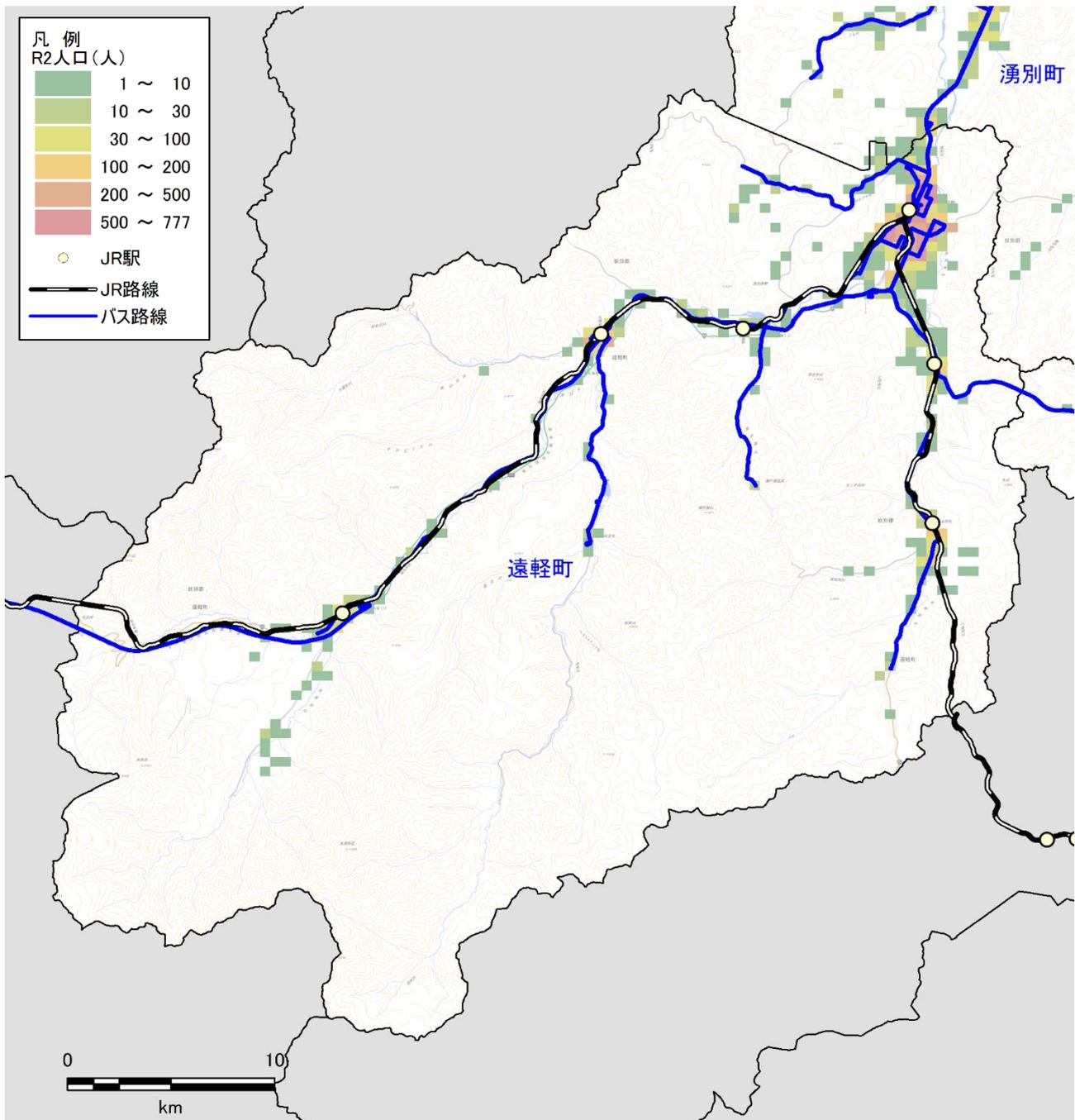
鉄道駅やバス路線が集約される交通結節点などに人口が集中しているほか、公共交通網から離れた地域にも一定数の人口が分布しています。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

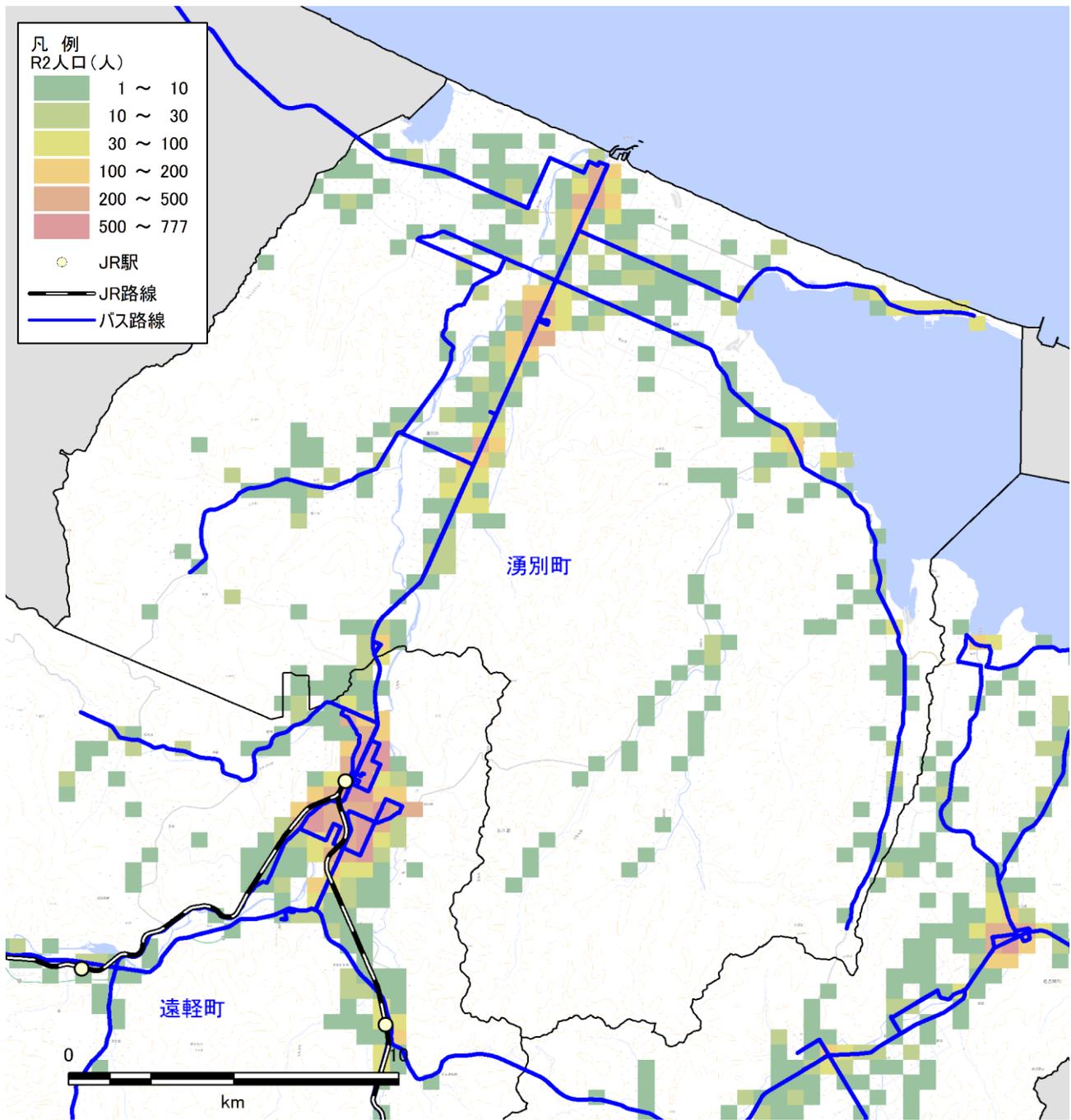
図 3-6 人口分布状況

2) 遠軽町



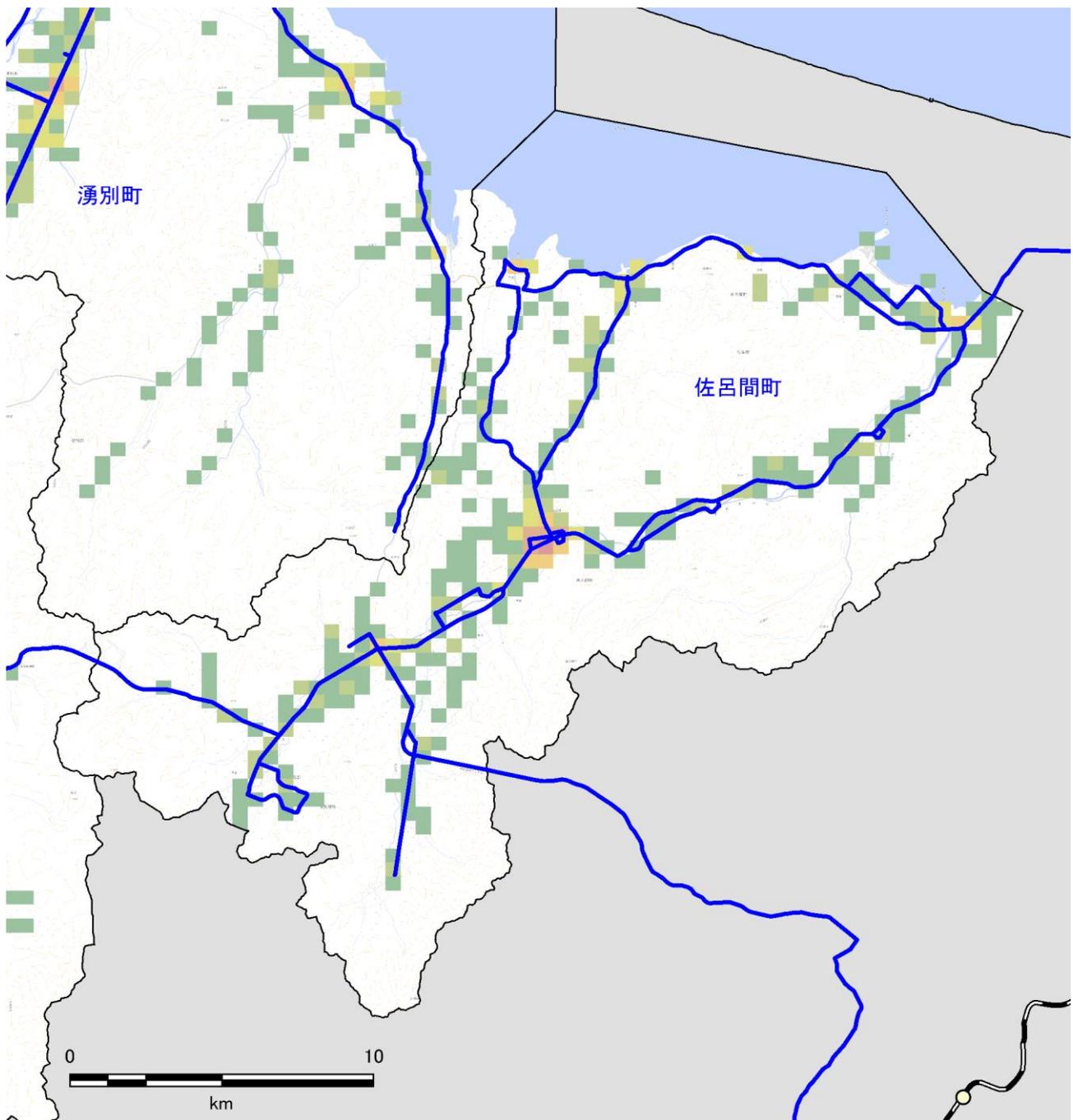
出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成
図 3-7 遠軽町の人口分布状況

3) 湧別町



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成
図 3-8 湧別町の人口分布状況

4) 佐呂間町

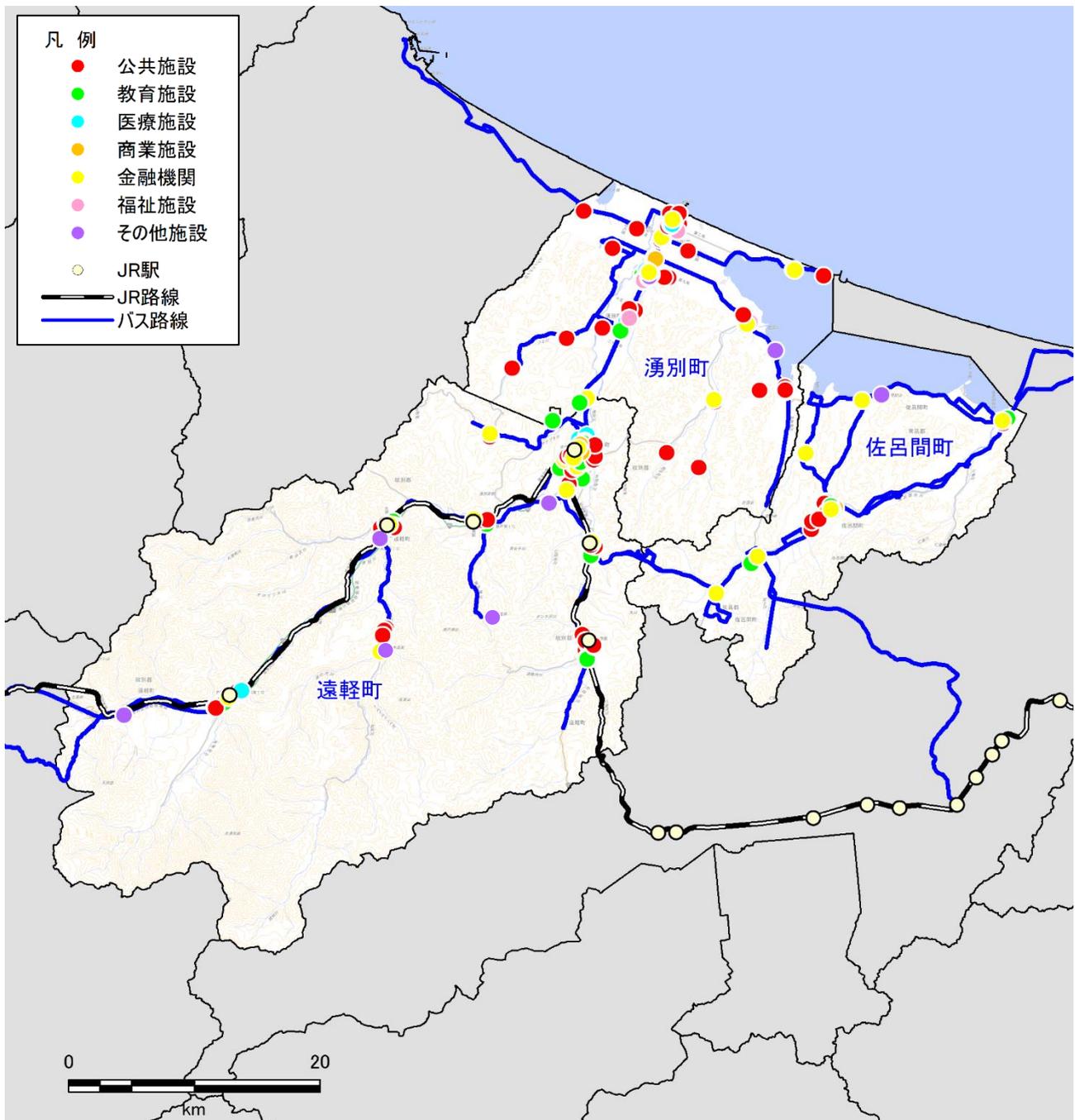


出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成
図 3-9 佐呂間町の人口分布状況

(3) 主要な施設の分布

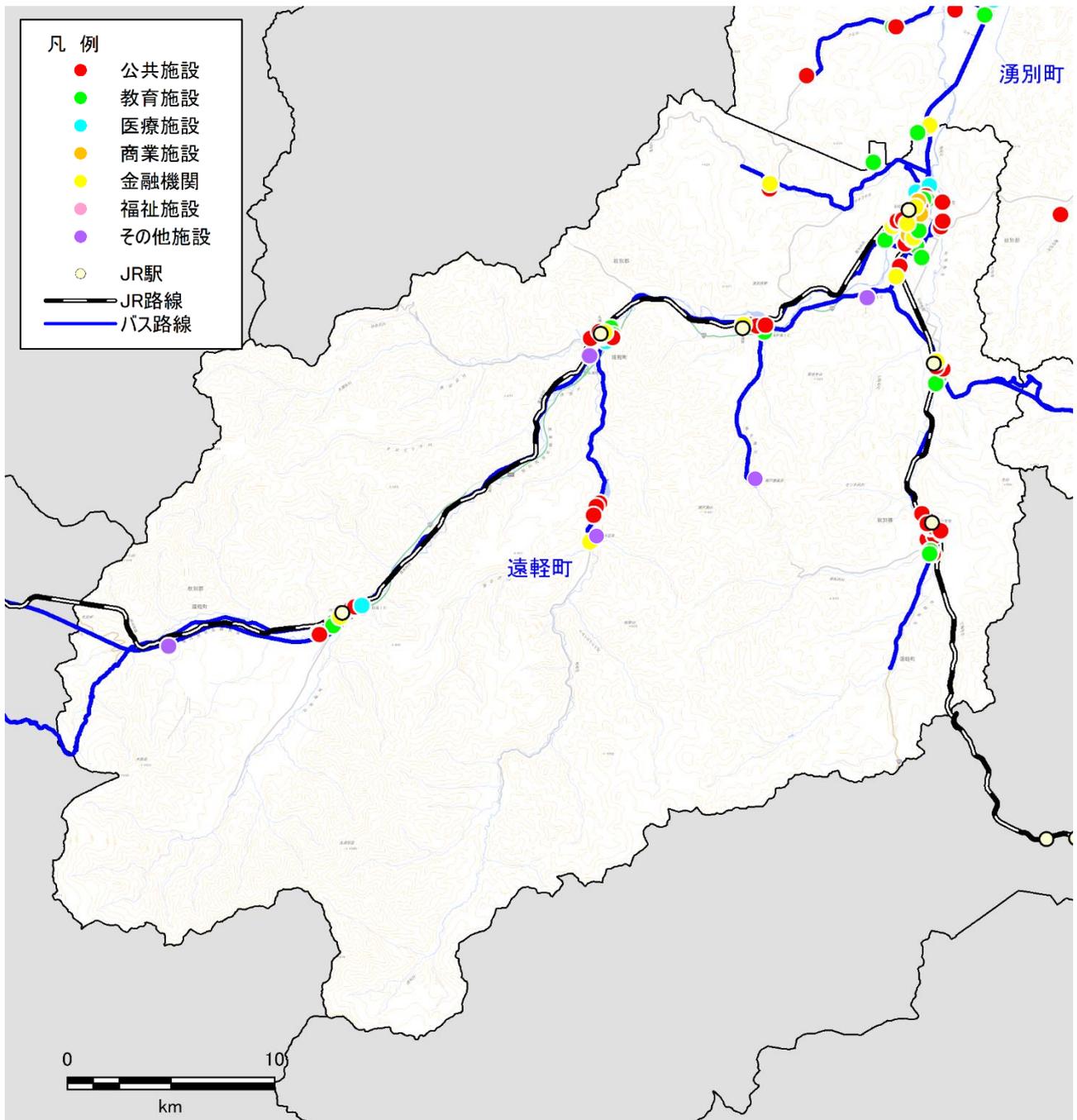
1) 計画対象区域

人口が集中している地域に生活関連施設も集約される傾向にあります。



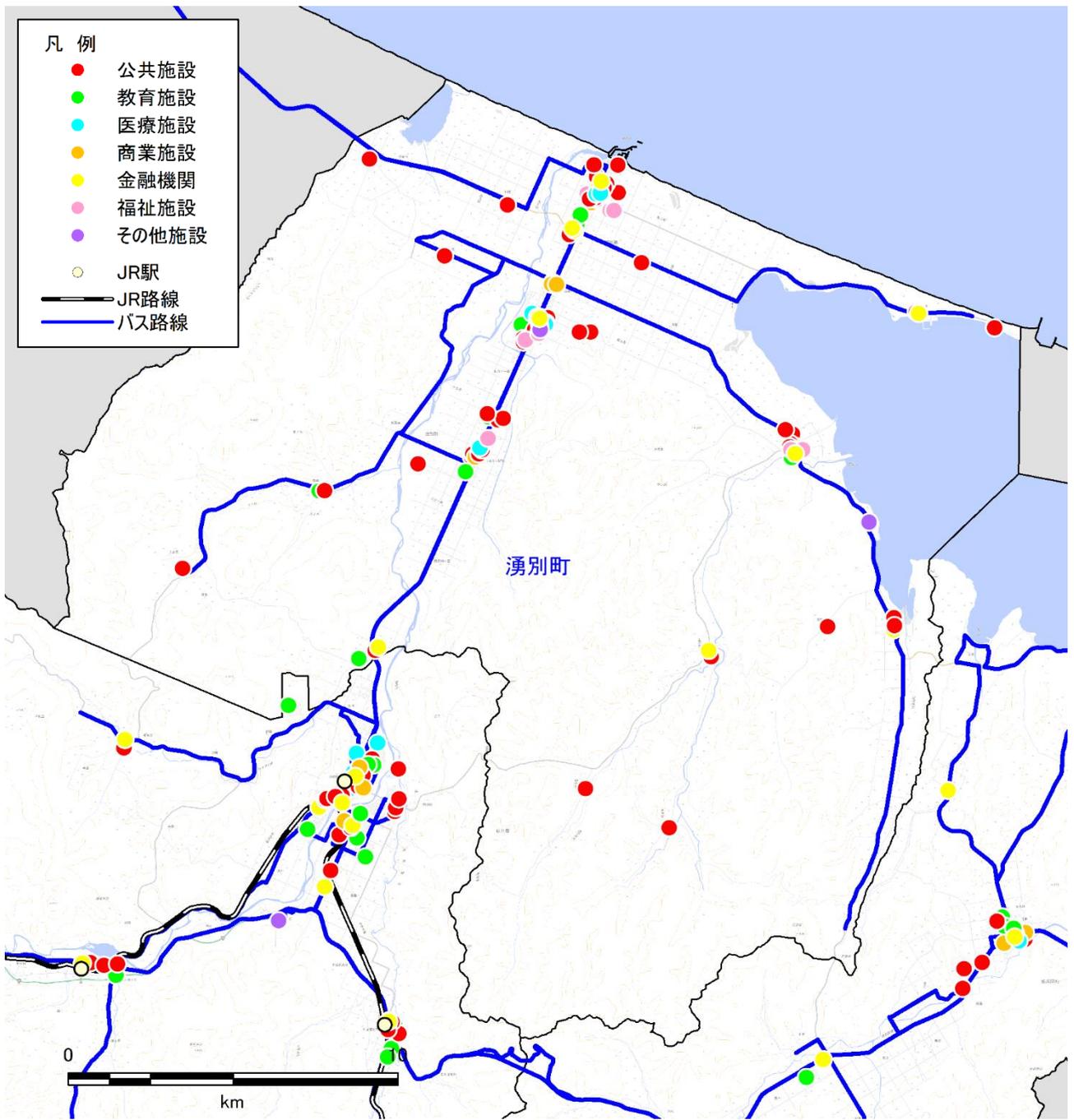
出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成
図 3-10 主要な施設分布状況 (計画対象区域)

1) 遠軽町



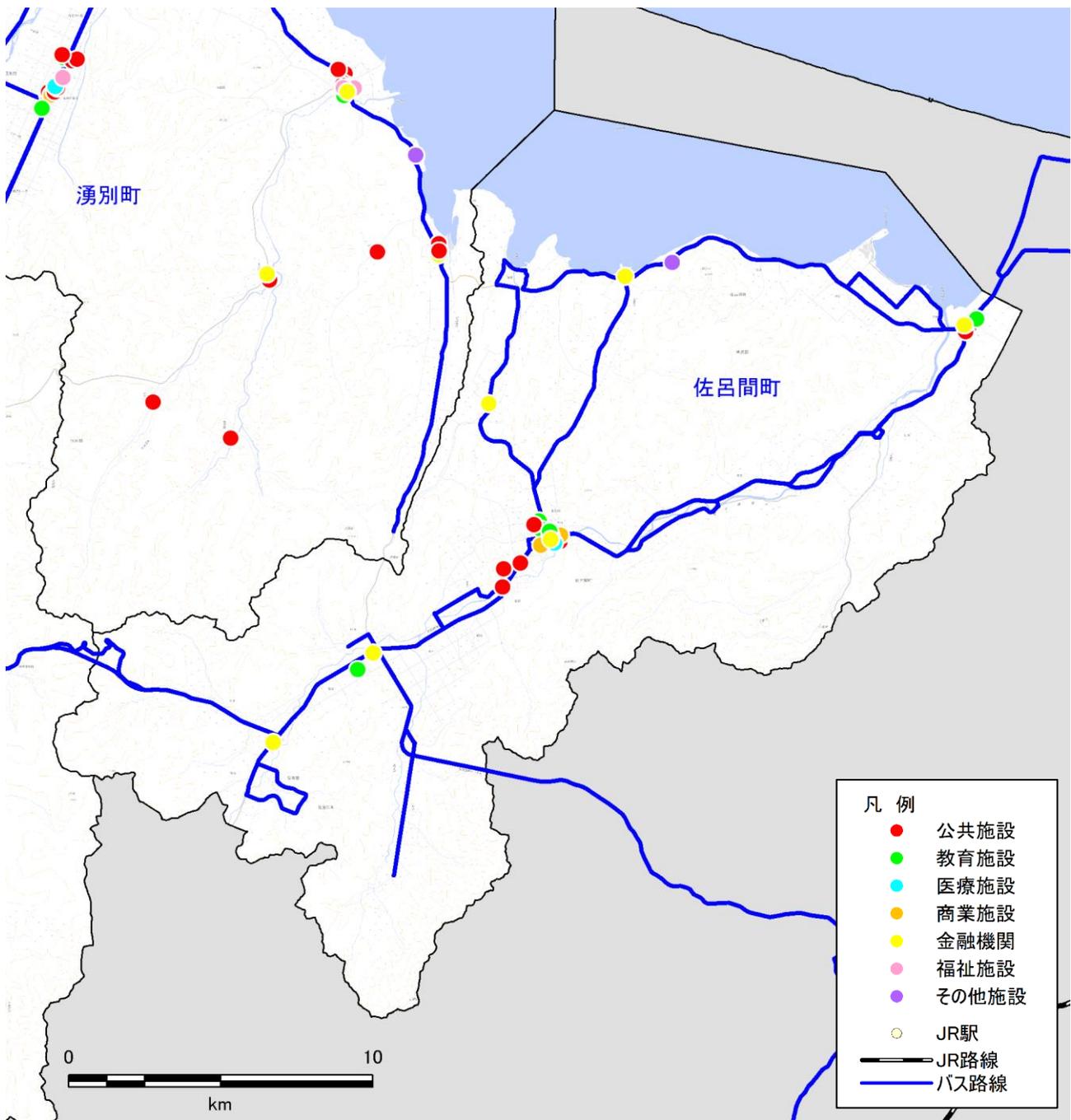
出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成
図 3-11 主要な施設分布状況（遠軽町）

2) 湧別町



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成
図 3-12 主要な施設分布状況（湧別町）

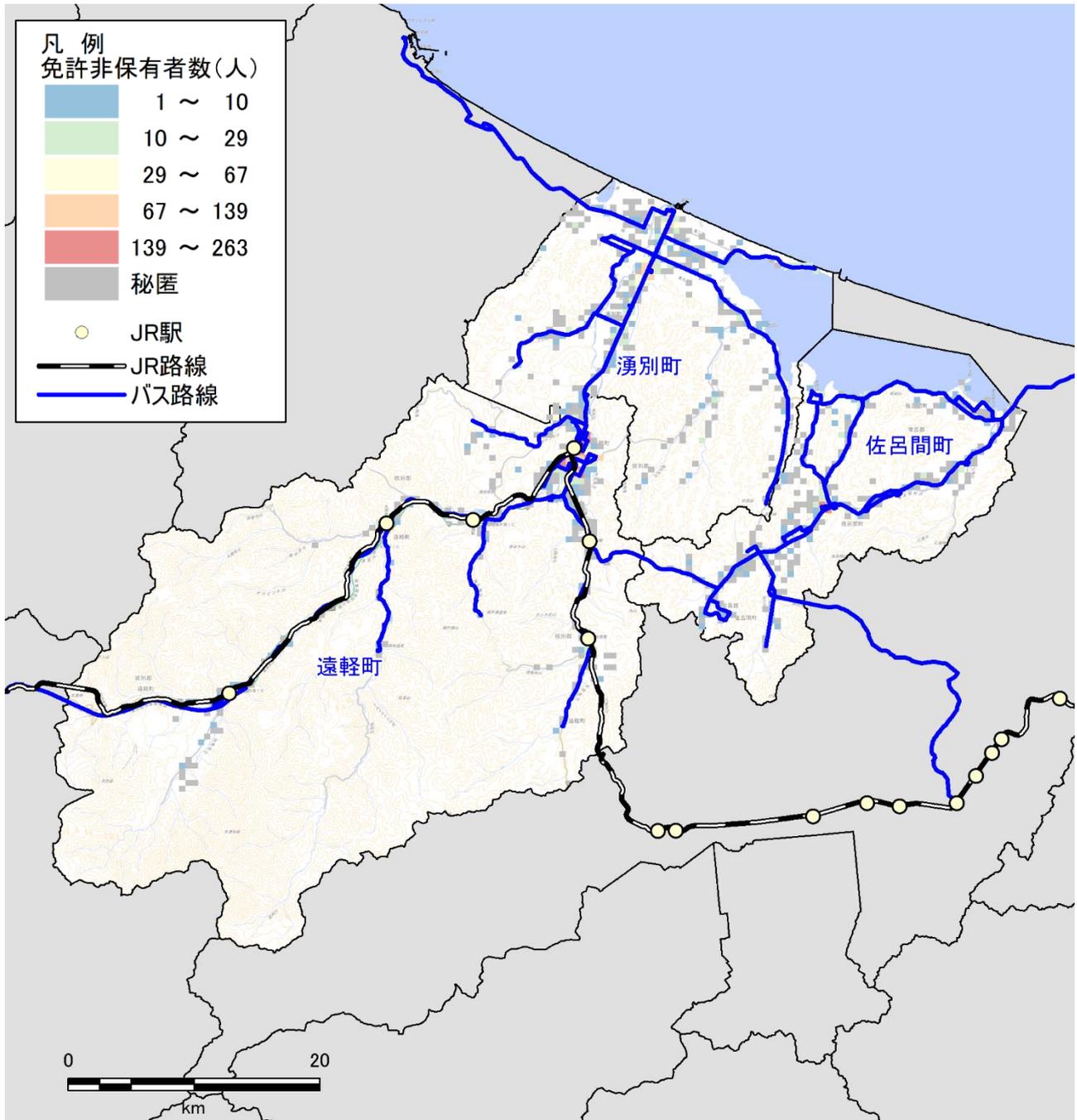
3) 佐呂間町



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成
図 3-13 主要な施設分布状況 (佐呂間町)

(4) 公共交通などによる移動支援が必要と想定される住民

自動車運転免許を持たない方を、公共交通などによる移動支援が必要と想定される方として定義し、推計すると、遠軽町で6,805人(うち高齢者は3,372人)、湧別町で2,589人(うち高齢者は1,298人)、佐呂間町で1,525人(うち高齢者は715人)となっており、いずれの町でも3割～4割の住民が該当すると推計されます。



出典：北海道警察提供データ（令和3年2月時点）をもとに推計
図 3-14 自動車運転免許非保有者の分布（推計）

(5) 観光の概況

本地域の観光入込は、オホーツク地域全体のうち20%弱を占めており、3町のうち遠軽町への観光入込が最も多く、旭川紋別自動車道の延伸と令和元（2019）年に「道の駅 遠軽森のオホーツク」がオープンしたことによる効果が表れています。

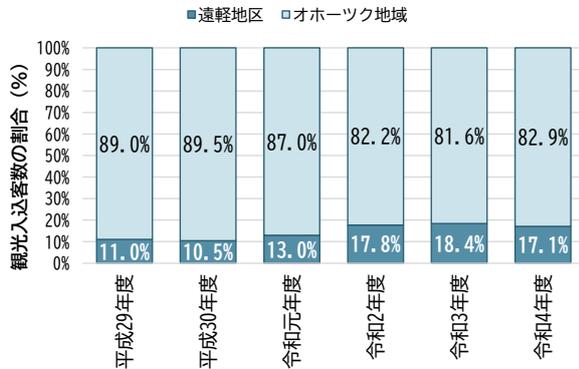


図 3-15 オホーツク地域全体に占める遠軽地区の観光入込客数の割合

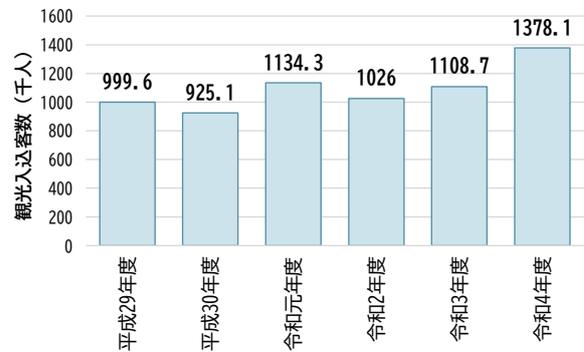


図 3-16 遠軽地区全体

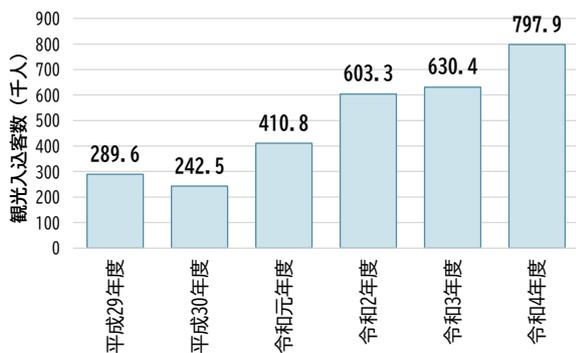


図 3-17 遠軽町

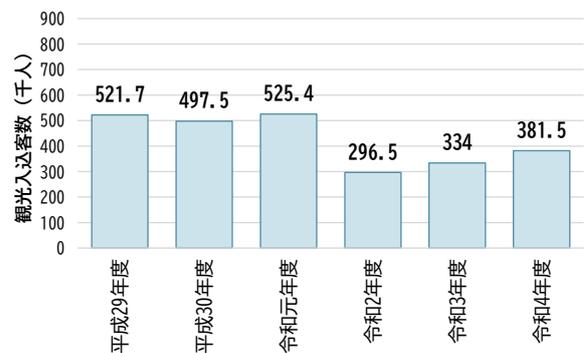


図 3-18 湧別町

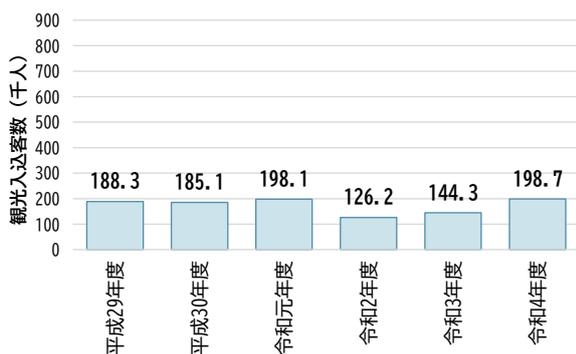


図 3-19 佐呂間町

3-3 公共交通概況の整理

(1) 公共交通網の状況

1) 航空

遠軽地区内には空港はありませんが、本地域の住民が主に利用する空港として、女満別空港及びオホーツク紋別空港の2空港があり、女満別空港から新千歳空港や羽田空港などへ1日13往復、オホーツク紋別空港から羽田空港へ1日1往復就航しています。

表 3-1 航空の運行状況（定期運行のみ）

空港名	運行事業者	就航区間	就航本数	
			出発	到着
女満別空港	日本航空（JAL）	女満別～新千歳	3	3
		女満別～羽田	3	3
		女満別～丘珠	2	2
	全日本空輸（ANA）	女満別～新千歳	3	3
	全日本空輸（ANA）・AIRDO 共同運行便	女満別～羽田	2	2
オホーツク紋別空港	全日本空輸（ANA）	紋別～羽田	1	1

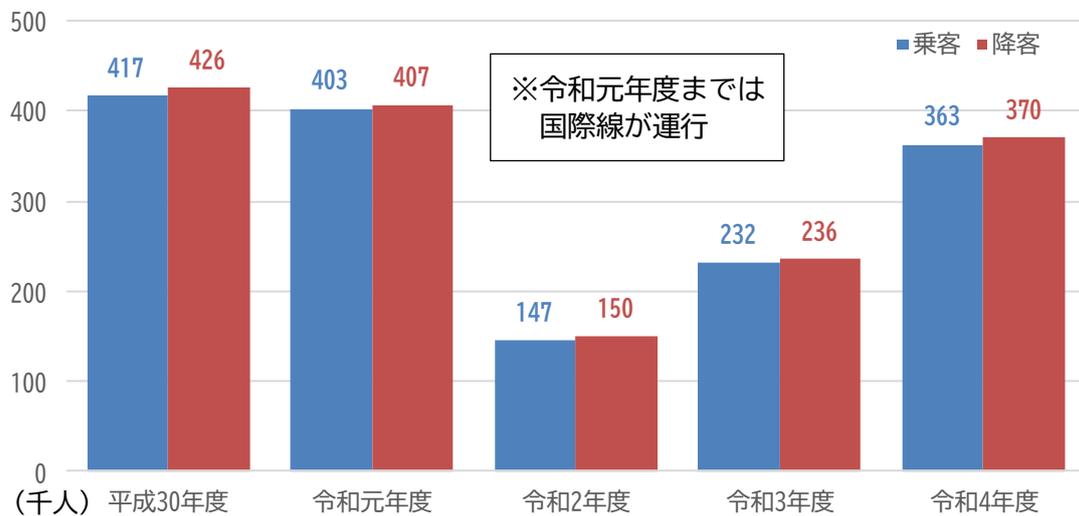


図 3-20 女満別空港の利用状況推移

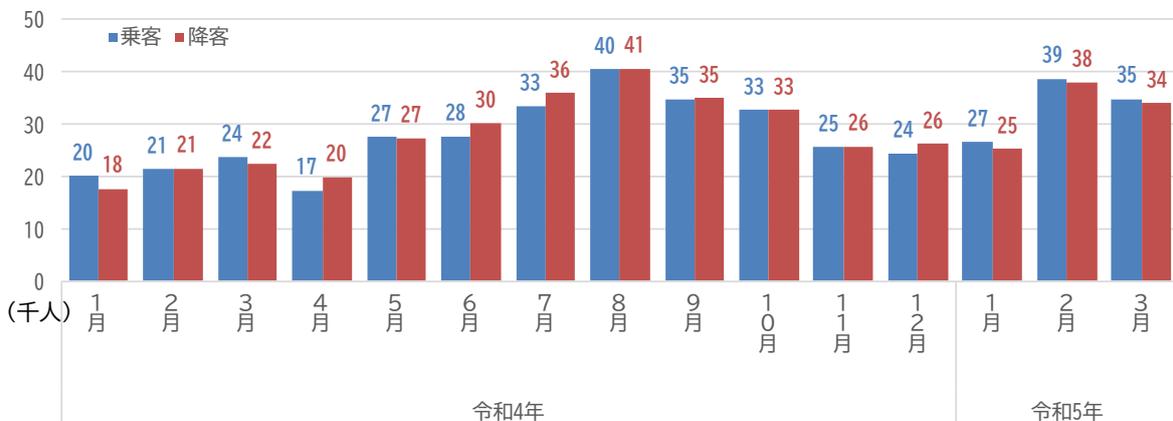


図 3-21 女満別空港の令和4（2022）年度利用状況

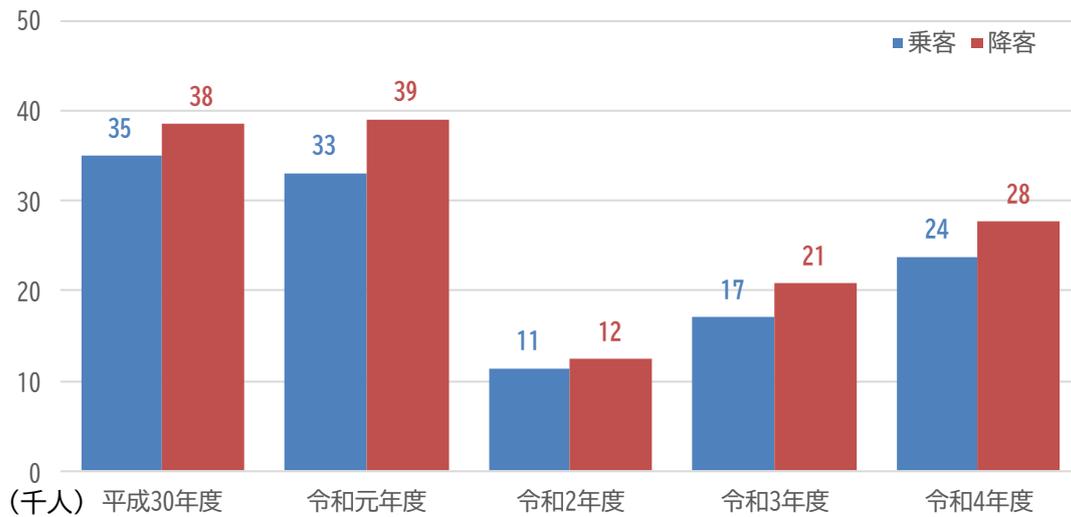


図 3-22 オホーツク紋別空港の利用状況推移



図 3-23 オホーツク紋別空港の令和4（2022）年度利用状況

2) 鉄道

本地域の鉄道は、北海道旅客鉄道株式会社（以下、JR北海道）の石北本線が運行していますが、平成28（2016）年11月にJR北海道が「当社単独では維持困難な線区」の一つとして公表し、沿線自治体と共に維持・活性化に努めています。

石北本線は、北海道交通政策総合指針において中核都市を結ぶ本道の骨格をなす交通ネットワークに位置付けられるとともに、特急列車や貨物列車が運行する重要な路線です。地域内においては、遠軽町内における郊外部と市街地を結ぶ交通ネットワークとしての役割もあります。一方で、JR北海道は利用の少ない駅の廃止方針を打ち出しており、令和3（2021）年度から瀬戸瀬駅については遠軽町の費用負担により維持をしています。

表 3-2 鉄道の運行状況

線区名	種別	列車名	運転区間		運行本数（平日）		最短所要時間
				うち域内の区間	上	下	
石北本線	特急	オホーツク	網走-札幌	生田原-白滝	2	2	5:22
	特快	大雪	旭川-網走	白滝-生田原	2	2	3:47
	快速	きたみ	網走-旭川	生田原-白滝	1	1	4:07
	普通		網走-遠軽	生田原-遠軽	2	2	2:05
	普通		遠軽-白滝	遠軽-白滝	1	1	0:37
	普通		北見-遠軽	生田原-遠軽	2	1	1:07
	普通		上川-遠軽	白滝-遠軽	-	1	1:26
	普通		旭川-遠軽	白滝-遠軽	1	-	2:27

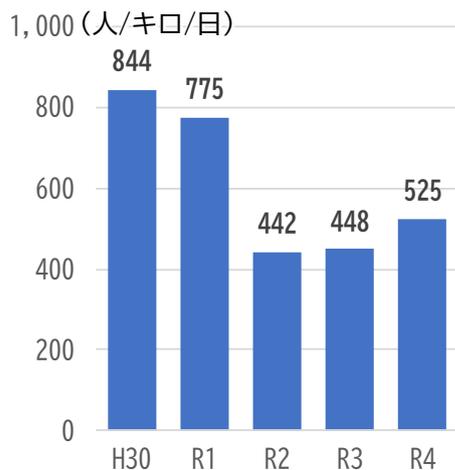


図 3-24 石北本線の輸送密度の推移

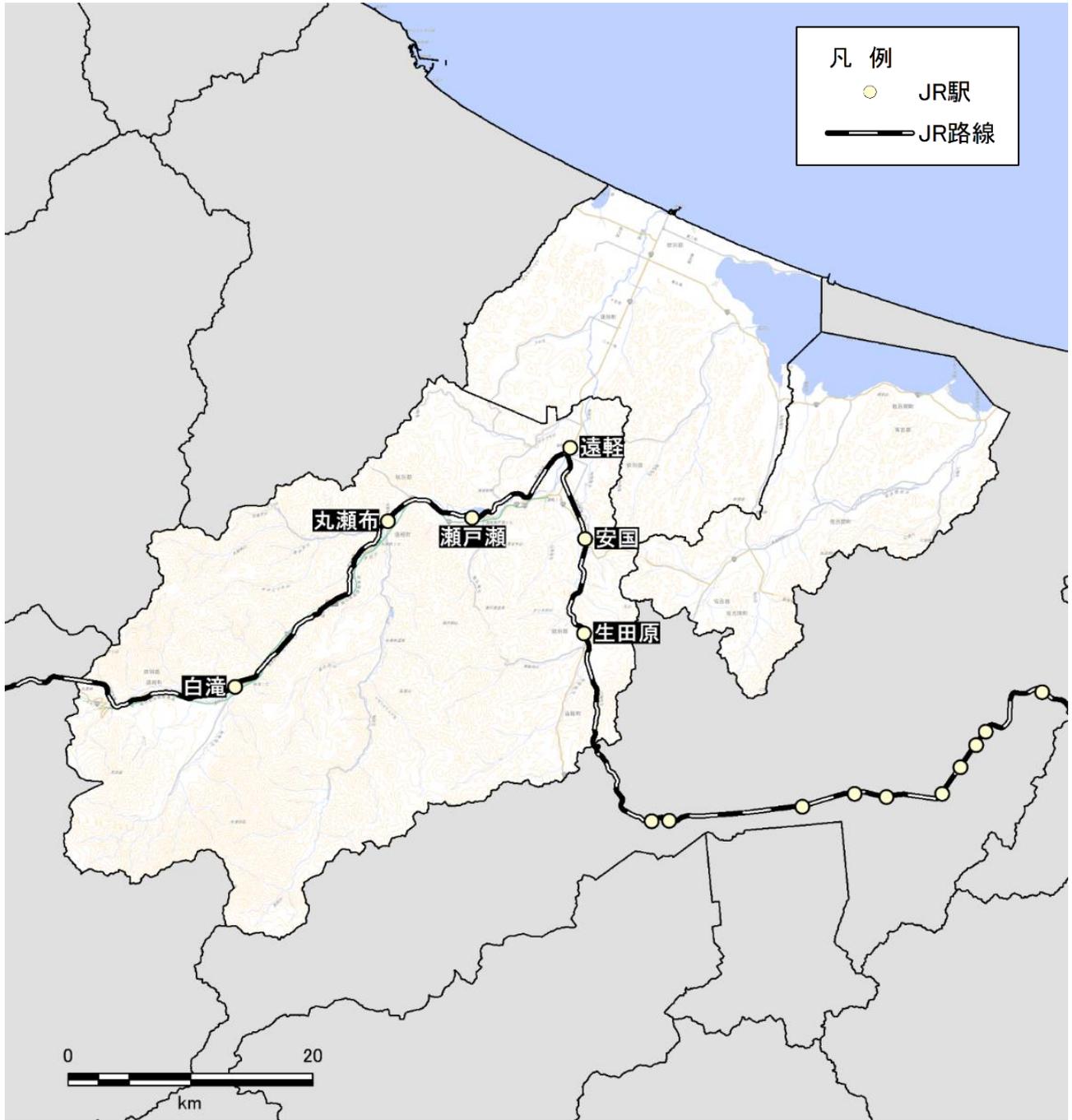


図 3-25 石北本線の収支状況

表 3-3 本地域における駅別利用者数 (H30~R4 平均)

駅名	利用者数 (人)	種別
白滝	8.8	無人駅
丸瀬布	21.6	無人駅
瀬戸瀬	1.0	無人駅
遠軽	126.0	有人駅
安国	4.4	無人駅
生田原	17.4	無人駅

出典：北海道旅客鉄道株式会社「線区別収支状況」等 (<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/current.html>) をもとに作成



出典：運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-26 鉄道の路線網

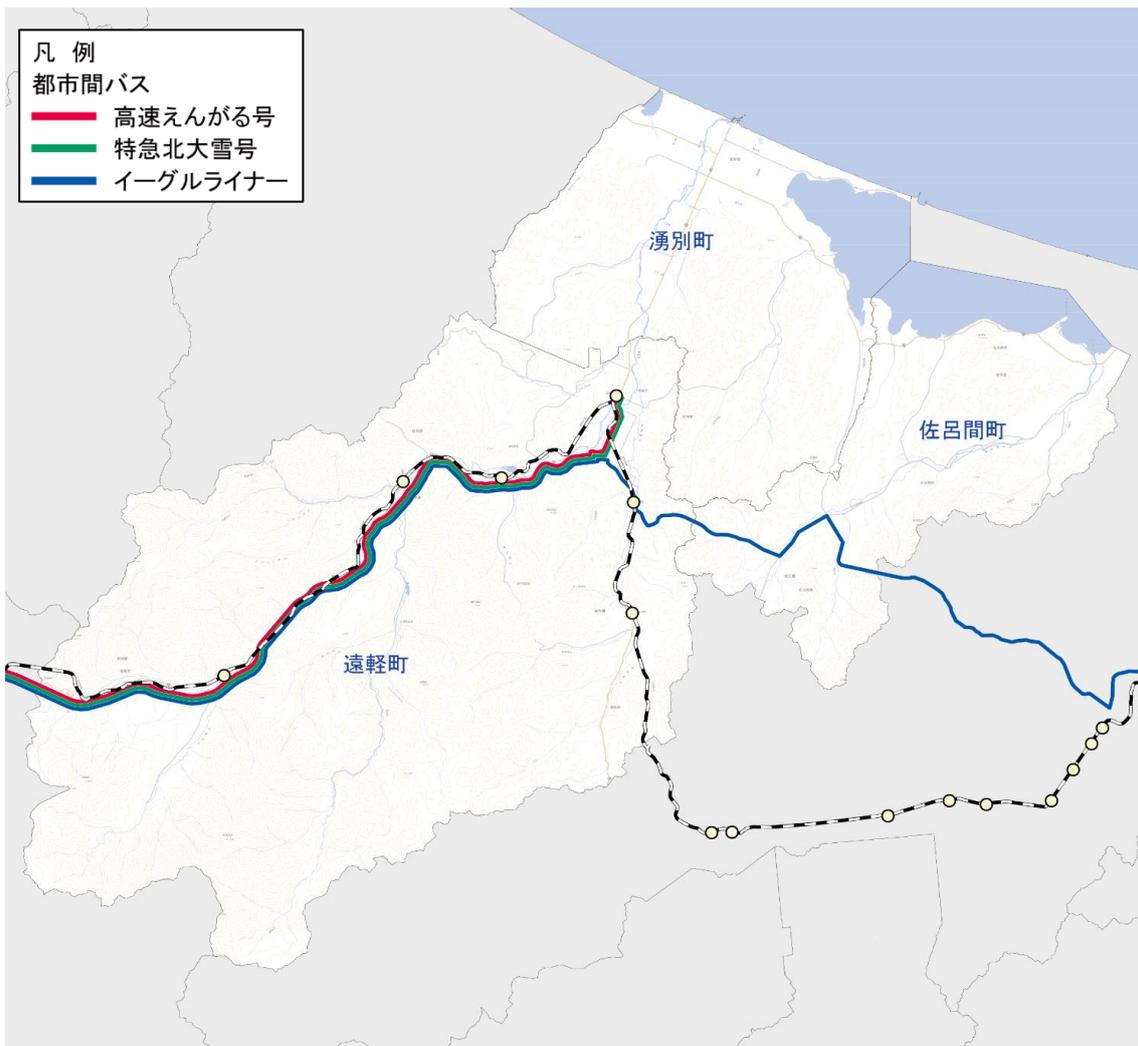
3) 都市間高速バス

本地域の都市間高速バスは、北海道北見バス株式会社（以下、北見バス）と道北バス株式会社の共同運行で1路線、北見バスと北海道中央バス株式会社（以下、中央バス）の共同運行で1路線、中央バスと斜里バス株式会社で1路線が運行しています。

また、本地域の都市間高速バスの役割は、旭川・札幌方面と本地域を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割があります。

表 3-4 都市間高速バスの運行状況

路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間
				運行本数(便)	始発	終発	
北見バス・中央バス 特急北大雪号（運休中）	遠軽バスターミナル	比布大雪 PA	旭川駅前	往	0	-	-
	旭川駅前	比布大雪 PA	遠軽バスターミナル	復	0	-	-
北見バス・中央バス 高速えんがる号	遠軽バスターミナル	比布大雪 PA	札幌駅前	往	1	8:30	-
	札幌駅前	比布大雪 PA	遠軽バスターミナル	復	1	17:05	-
中央バス・斜里バス イーグルライナー	札幌バスターミナル	斜里バスターミナル	ホテル知床	往	1	23:15	-
	ホテル知床	斜里バスターミナル	札幌バスターミナル	復	1	9:00	-



出典：運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-27 都市間高速バスの路線網

4) 路線バス

本地域の路線バスは、北見バス及び北紋バス株式会社（以下、北紋バス）の2社により、地域をまたぐ広域的な路線バスや遠軽町内で完結する路線バスなどが運行しています。地域間幹線系統については、名寄線代替バス運営協議会により運行赤字を負担し維持しています。近年、利用者減少によって地域間幹線系統補助の要件クリアが難しくなっています。

また、本地域の地域をまたぐ路線バスの役割は、紋別方面と本地域を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割があり、特に高校生の通学のための交通手段となっています。遠軽町内で完結する路線バスでは、生田原線（旧清里線）は、遠軽町内における郊外部と市街地を結ぶ交通ネットワークとしての役割があります。生田原線（旧清里線）の運行は、遠軽町の運行赤字の負担で維持しています。遠軽町内循環線は、遠軽市街地における施設間を結ぶ生活交通としての役割があります。遠軽町内循環線の運行は、北海道の補助と遠軽町の運行赤字の負担で維持しています。

表 3-5 路線バスの運行状況

運行事業者	路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間	
					運行本数(便)	始発	終発		
北紋バス	湧紋線	中湧別文化センター	湧別4号線	紋別バスターミナル	往	8	7:25	20:40	0:45
		紋別バスターミナル	湧別4号線	中湧別文化センター	復	8	6:35	19:04	0:44
北見バス	生田原線 (旧清里線)	遠軽バスターミナル	生田原	プライムいくたはら	往	3	10:45	17:42	0:32
		プライムいくたはら	生田原	遠軽バスターミナル	復	4	7:42	18:26	0:34
	遠軽町内 循環線	遠軽バスターミナル	西町ルート	遠軽バスターミナル	循	5	8:00	17:25	0:25
		遠軽バスターミナル	北ルート	遠軽バスターミナル	循	11	7:30	18:00	0:25
		遠軽バスターミナル	東町・南町ルート	遠軽バスターミナル	循	11	8:05	18:52	0:42
	湧別線	遠軽バスターミナル	中湧別市街	湧別	往	18	6:25	20:38	0:38
		湧別	中湧別市街	遠軽バスターミナル	復	16	7:10	19:43	0:38

[混中1]

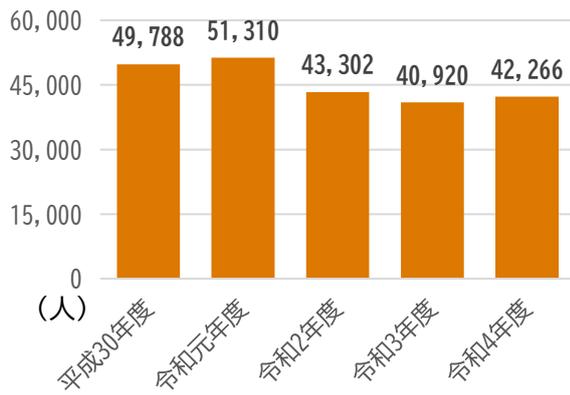


図 3-28 北紋バス遠軽線の利用状況

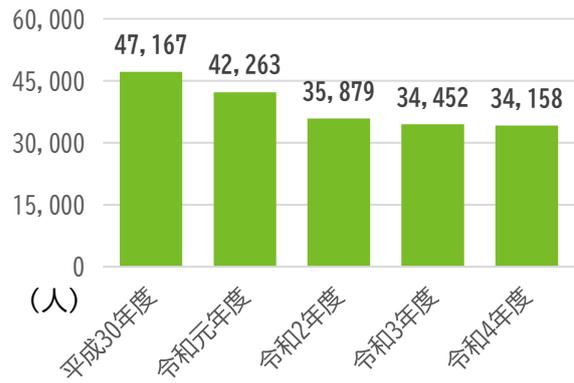


図 3-29 北見バス紋別線の利用状況

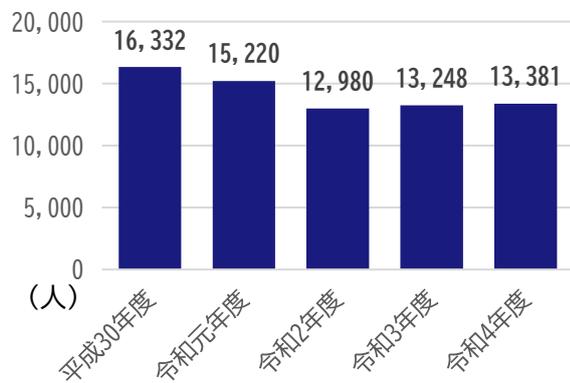


図 3-30 北見バス生田原線(旧清里線)の利用状況

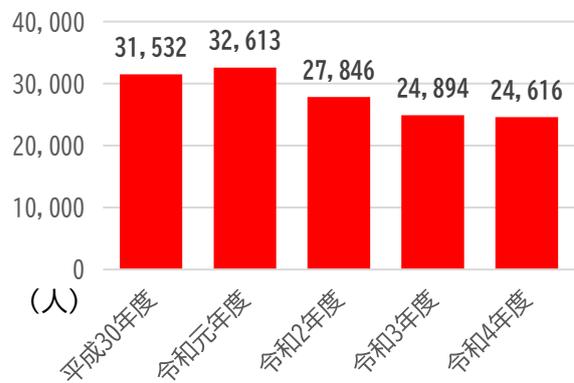


図 3-31 北見バス遠軽町内循環線の利用状況



図 3-32 北見バス湧別線の利用状況



出典：運行事業者の保有データをもとに作成
図 3-33 路線バスの路線網

5) 各町が独自で運行するモビリティ

■遠軽町

遠軽町が独自で運行するモビリティは下記の運行内容となっており、郊外部と市街地を結ぶ路線や郊外部と交通結節点を結ぶ路線として運行されています。

表 3-6 遠軽町独自のモビリティの運行状況

路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間	
				運行本数(便)	始発	終発		
遠軽丸瀬布線	遠軽(役場前)	瀬戸瀬	丸瀬布駅前	往	4	8:11	15:21	0:52
	丸瀬布駅前	瀬戸瀬	遠軽(役場前)	復	4	9:15	16:25	0:34
社名淵線(月・水曜日運行)	遠軽(役場前)	社名淵	千代田	往	3	10:00	16:30	0:23
	千代田	社名淵	遠軽(役場前)	復	3	10:50	16:50	0:25
瀬戸瀬温泉線(火・木・金曜日運行)	遠軽(役場前)	瀬戸瀬	瀬戸線温泉	往	3	10:00	16:00	0:40
	瀬戸線温泉	瀬戸瀬	遠軽(役場前)	復	3	10:50	16:50	0:41
丸瀬布上武利線	丸瀬布駅前	いこいの森	マウレ山荘	往	3	7:15	15:30	0:20
	マウレ山荘	いこいの森	丸瀬布駅前	復	3	7:40	15:30	0:20
白滝丸瀬布間福祉バス	ほのぼの	白滝駅前	まるせつが厚生クリニック	往	2	8:00	13:30	0:30
	まるせつが厚生クリニック	白滝駅前	ほのぼの	復	2	11:10	14:05	0:30

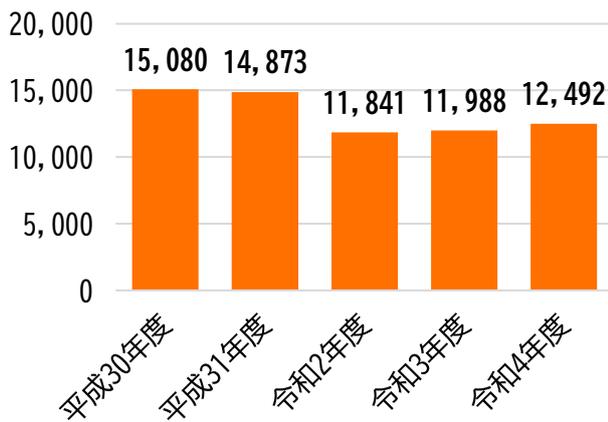


図 3-34 遠軽丸瀬布線の利用状況[混中2]

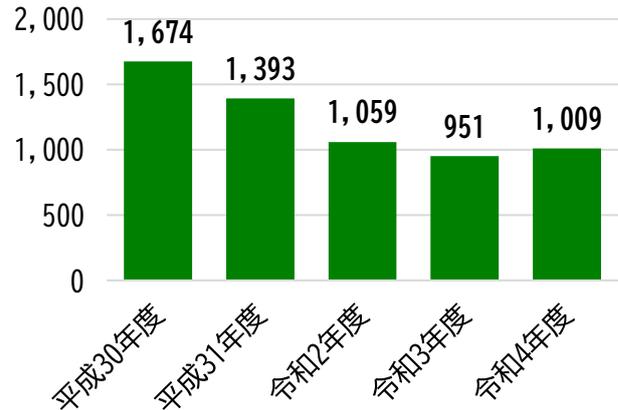


図 3-35 社名淵線の利用状況

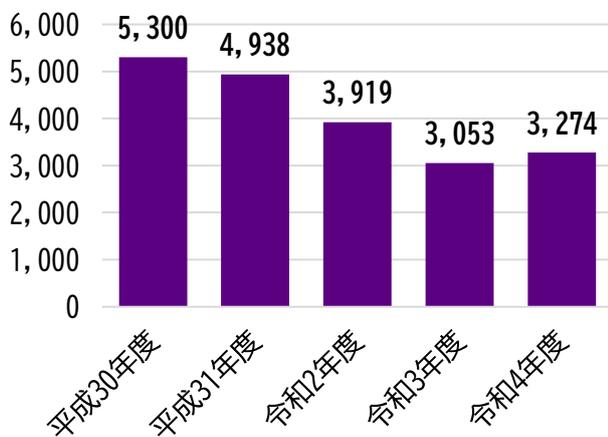


図 3-36 瀬戸線温泉線の利用状況

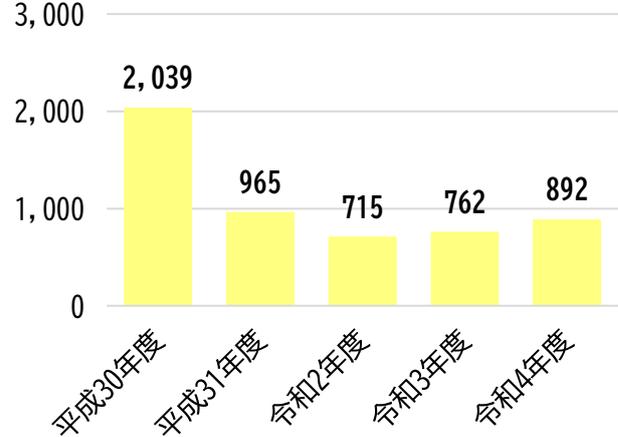
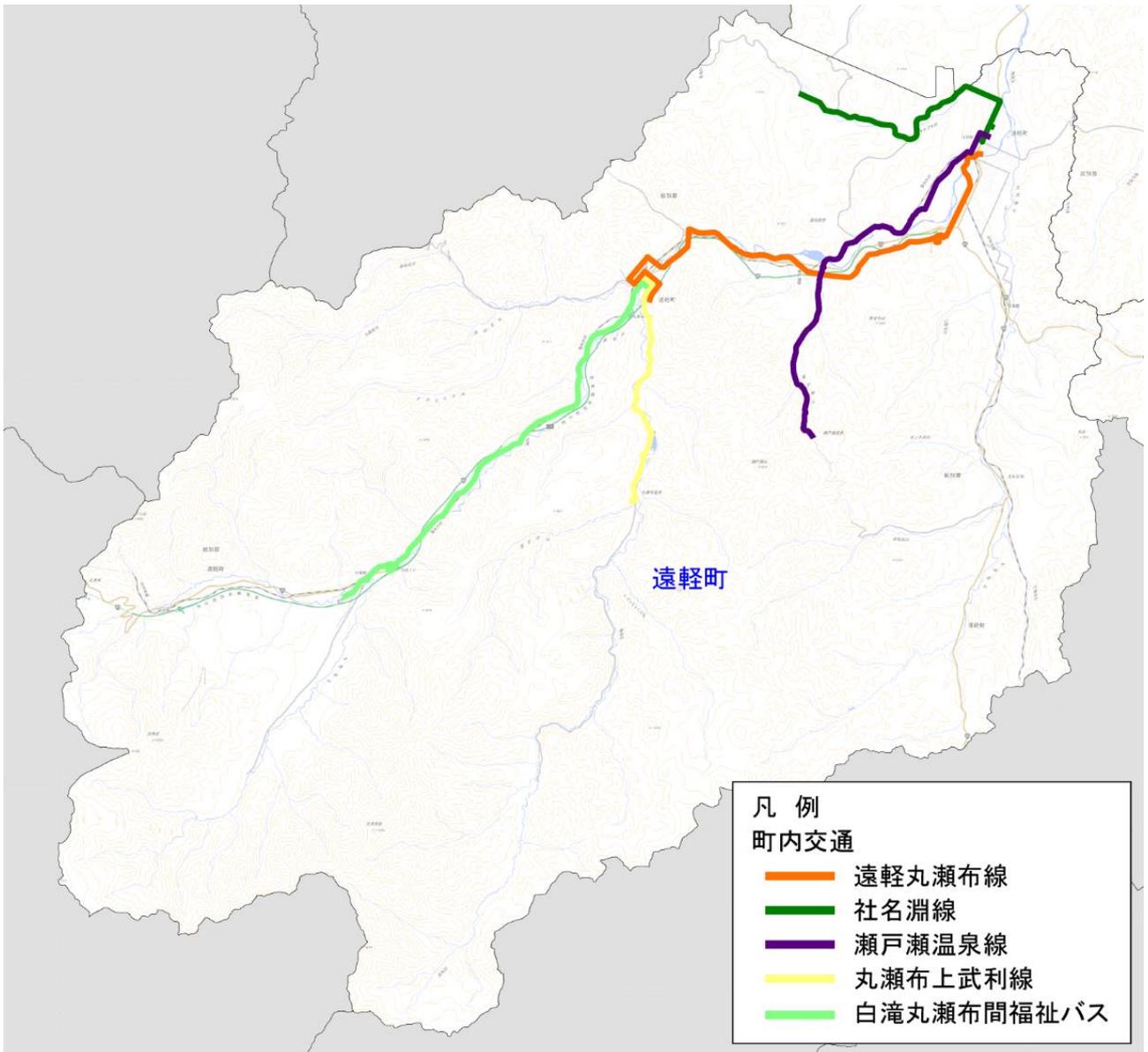


図 3-37 丸瀬布上武利線の利用状況



出典：運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-38 遠軽町独自のモビリティの路線網

■湧別町

湧別町が独自で運行するモビリティは下記の運行内容となっており、スクール運行を活用し、郊外部と市街地を結ぶ路線として運行されています。

表 3-7 湧別町独自のモビリティの運行状況

路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間	
				運行本数(便)	始発	終発		
計呂地・中湧別線	中湧別 TOM	芭露	19号線	往	7	6:45	19:37	0:31
	19号線	芭露	中湧別 TOM	復	7	6:25	17:50	0:29
富美線	上湧別中学校	富美	上富美	往	3	12:27	夏 18:24 冬 17:39	0:19
	上富美	富美	上湧別中学校	復	4	7:18	夏 19:04 冬 18:19	0:19
旭・川西線	上湧別中学校	中湧別 TOM	旭	往	4	7:40	夏 18:24 冬 17:39	0:13
	旭	中湧別 TOM	上湧別中学校	復	4	7:53	夏 18:42 冬 17:57	0:12
三里浜線	湧別	アサリ浜	竜宮台	往	5	7:00	夏 18:00 冬 17:30	0:30
	竜宮台	アサリ浜	湧別	復	5	7:30	夏 18:30 冬 18:00	0:30

※全路線において一部便、スクール便及び一部区間は予約運行
 ※夏：4月1日～10月31日、冬：11月1日～翌年3月31日



図 3-39 計呂地・中湧別線の利用状況

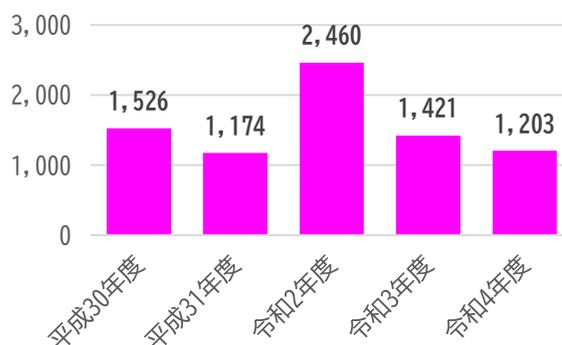


図 3-40 富美線及び旭・川西線の利用状況

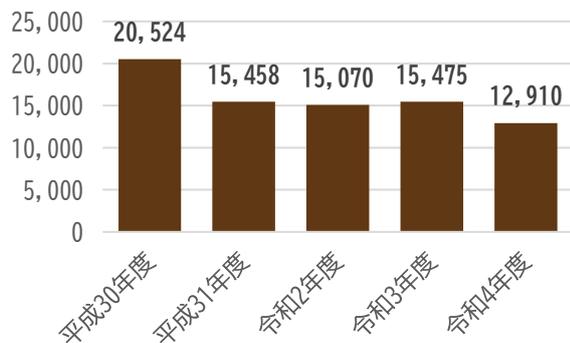


図 3-41 三里浜線の利用状況

[混中3]



出典：湧別町の保有データをもとに作成

図 3-42 湧別町独自のモビリティの路線網

■佐呂間町

佐呂間町が独自で運行するモビリティは下記の運行内容となっています。これらのモビリティはスクール運行を活用し、町内線は郊外部と市街地を結ぶ路線、町外線は生活圏となっている自治体と佐呂間町を結ぶ路線として運行されています。

表 3-8 佐呂間町独自のモビリティの運行状況

路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間	
				運行本数(便)	始発	終発		
【町内線】 若里・ トカ口チ線	佐呂間バスターミナル	旧若里小学校	佐呂間バスターミナル	往	1	7:10	-	0:55
	佐呂間バスターミナル	旧若里小学校	佐呂間バスターミナル	復	3	平 13:15 土 12:01	夏 18:08 冬 17:23	0:54
【町内線】 大成・共立線	佐呂間バスターミナル	若佐小学校	佐呂間バスターミナル	往	1	6:44	-	1:23
	佐呂間バスターミナル	若佐小学校	佐呂間バスターミナル	復	3	平 13:10 土 12:01	夏 18:06 冬 17:21	1:16
【町内線】 知来・仁倉線	佐呂間バスターミナル	旧知来小学校	佐呂間バスターミナル	往	1	7:05	-	0:58
	佐呂間バスターミナル	旧知来小学校	佐呂間バスターミナル	復	3	平 13:18 土 12:05	夏 18:12 冬 17:25	0:52
【町内線】 栃木線	佐呂間バスターミナル	西富公住	佐呂間バスターミナル	往	1	6:50	-	1:17
	佐呂間バスターミナル	西富公住	佐呂間バスターミナル	復	3	平 13:10 土 12:01	夏 18:06 冬 17:21	1:12
【町内線】 浜佐呂間線	佐呂間バスターミナル	浜佐呂間	佐呂間バスターミナル	往	1	6:53	-	1:14
	佐呂間バスターミナル	浜佐呂間	佐呂間バスターミナル	復	3	平 13:15 土 12:01	夏 18:08 冬 17:23	1:11
【町内線】 富武士線	佐呂間バスターミナル	旧幌岩小学校	佐呂間バスターミナル	往	1	6:58	-	1:06
	佐呂間バスターミナル	旧幌岩小学校	佐呂間バスターミナル	復	3	平 13:20 土 12:03	夏 18:12 冬 17:25	1:02
【町外線】 北見線 (火・木曜)	佐呂間バスターミナル	若佐(遠軽信金)	北見赤十字病院	往	3	8:20	15:25	0:56
	北見赤十字病院	若佐(遠軽信金)	佐呂間バスターミナル	復	3	12:00	16:21	0:56
【町外線】 遠軽線 (月・水・金曜)	佐呂間バスターミナル	若佐(遠軽信金)	遠軽厚生病院	往	3	8:20	15:25	0:50
	遠軽共立病院	若佐(遠軽信金)	佐呂間バスターミナル	復	3	11:50	16:10	1:10
【町外線】 網走線 (水曜)	佐呂間バスターミナル	浜佐呂間	網走向陽ヶ丘病院	往	1	8:30	-	1:15
	網走向陽ヶ丘病院	浜佐呂間	佐呂間バスターミナル	復	1	12:45	-	1:15

※町内線全路線において、学校の春・夏・冬期休業期間中の復路3便目は予約運行

※町内線全路線において夏季：5月1日～10月31日、冬季：11月1日～翌年4月30日

【町内線】

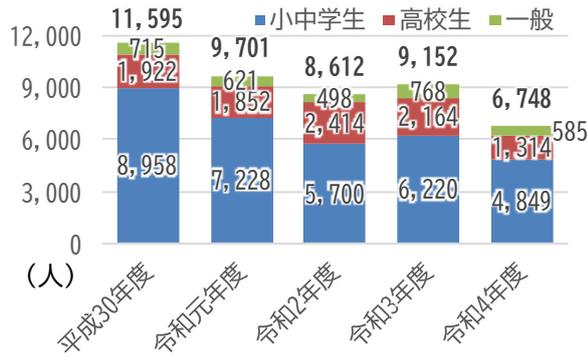


図 3-43 若里・トカチ線の利用状況

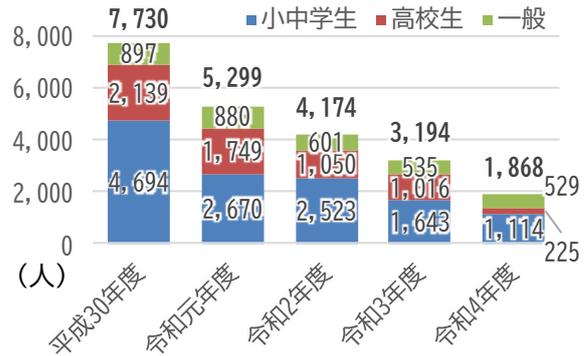


図 3-44 知来・仁倉線の利用状況

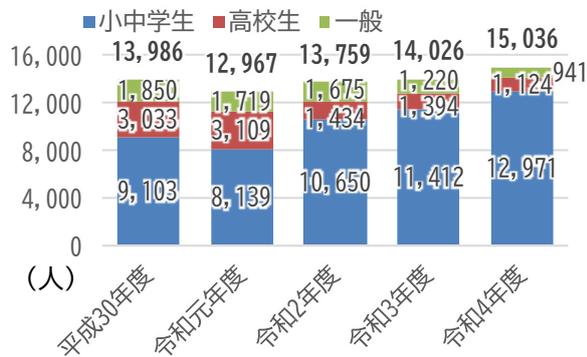


図 3-45 大成・共立線の利用状況



図 3-46 栃木線の利用状況

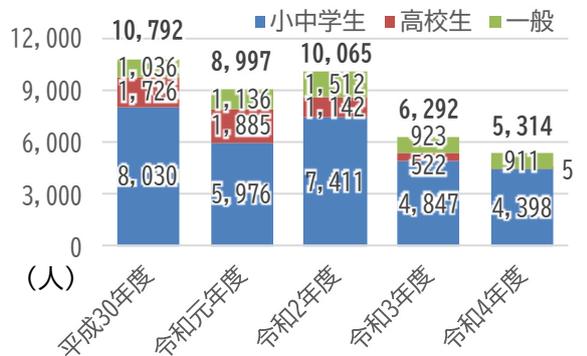


図 3-47 富士線の利用状況

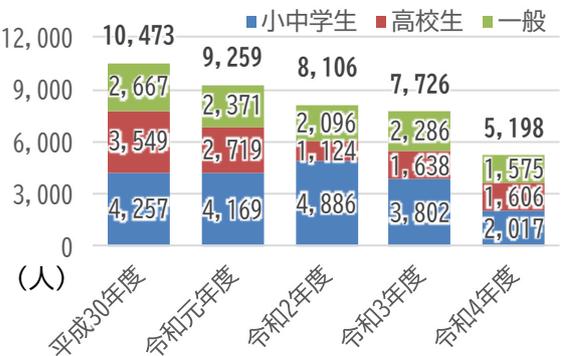


図 3-48 浜佐呂間線の利用状況

【町外線】

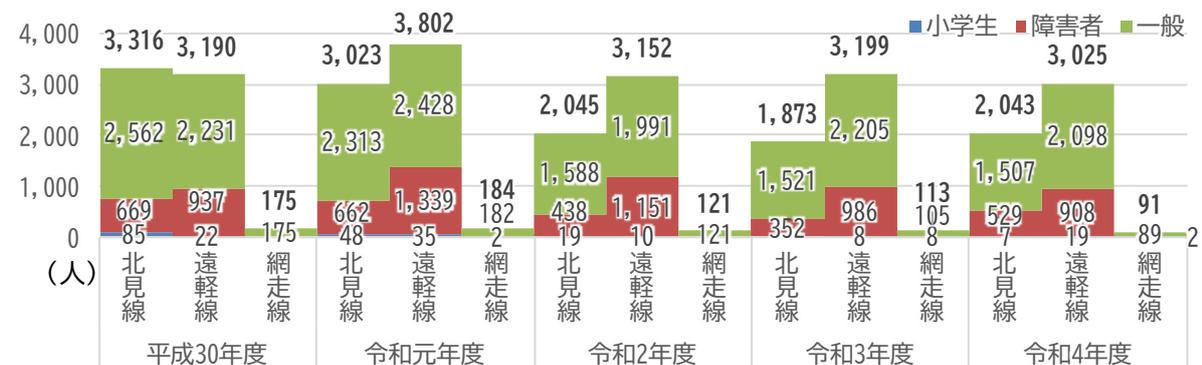


図 3-49 北見線、遠軽線、網走線の利用状況

6) タクシー・ハイヤー

各町のタクシー・ハイヤー事業者の運行状況等は下記のとおりとなっています。

近年、事業者の廃業に伴い、交通空白地域が生じる事態が全国的にも見られており、本地域でも令和4年3月に白滝ハイヤーが廃業となっています。

表 3-9 本地域におけるタクシー・ハイヤーの状況

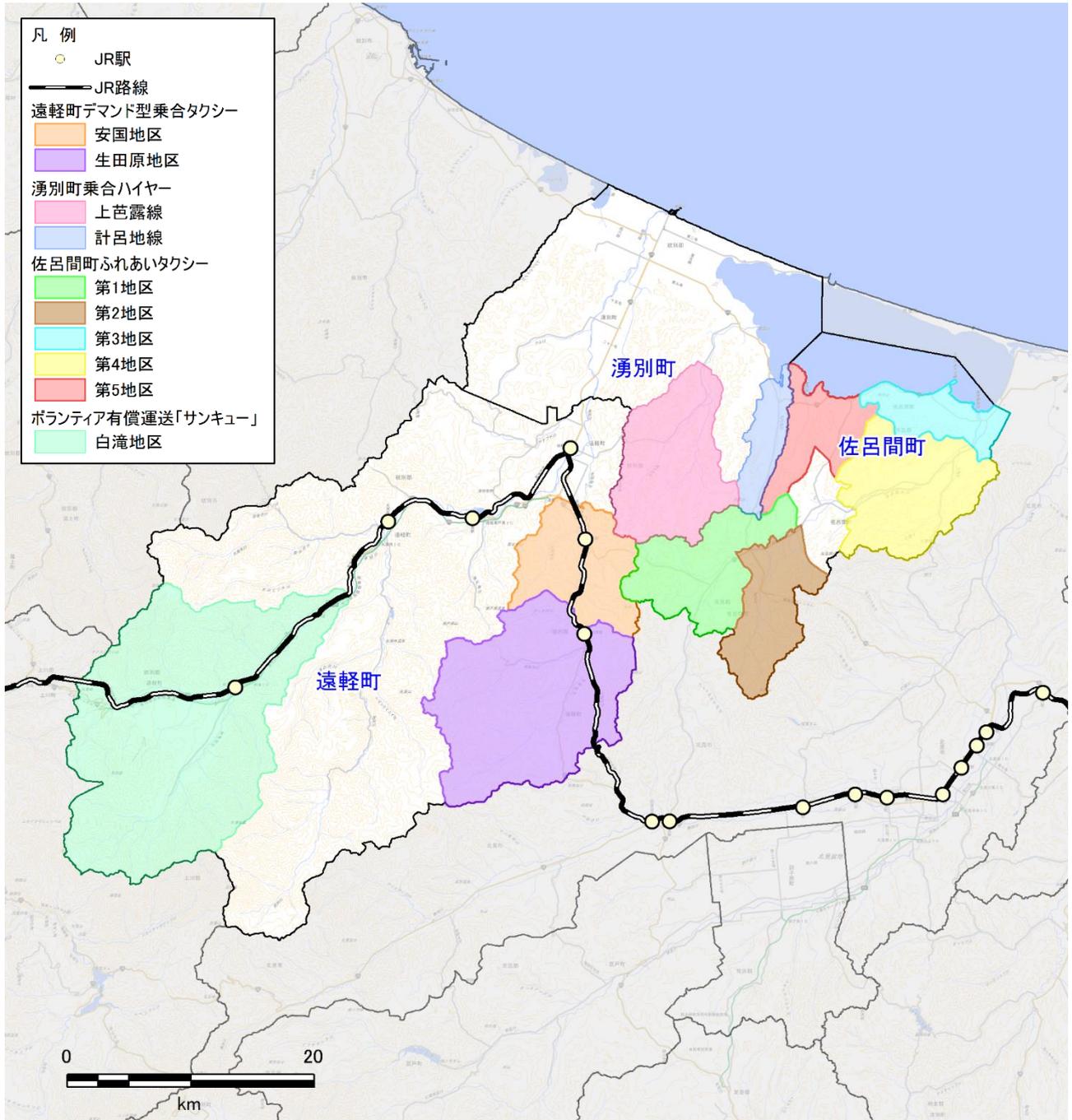
事業所位置	事業者名	運転手	車両台数	令和4年度利用者数
遠軽町	末広ハイヤー	9人	6台	71,401人
	遠軽交通ハイヤー	6人	4台	42,662人
	丸瀬布ハイヤー	3人	1台	2,927人
湧別町	中湧別ハイヤー	4人	3台	16,863人
	湧別ハイヤー	1人	2台	3,557人
佐呂間町	(株)佐呂間ハイヤー	3人	3台	9,947人

7) その他

定時定路線型以外で運行している各町の輸送サービスは下記のとおりとなっており、定時定路線型ではカバーできない地域などの生活の足を確保しています。

表 3-10 各町で実施する輸送サービスの運行状況

市町名	路線・系統名	運行状況	利用対象	令和4年度利用者数(人)
遠軽町	デマンド型乗合タクシー	・生田原地区 ・安国地区	・利用登録をした町民	817
	ボランティア有償運送「サンキュー」	・白滝地区	・利用登録をした町民	273
湧別町	乗合ハイヤー	・上芭露線 ・計呂地線	・利用登録をした町民	528
	スクールバス(一般混乗)	・川西・信部内線 ・東・福島線 ・西芭露線	・2日前までに乗車予約をした町民	10,815 (一般乗車は0人)
佐呂間町	ふれあいタクシー	・月～金曜日 ・曜日毎に地域を設定	・65歳以上でバスターミナルから2km以上離れた場所にお住まいの方 ※付添者の同乗可	520



出典：運行事業者の保有データをもとに作成

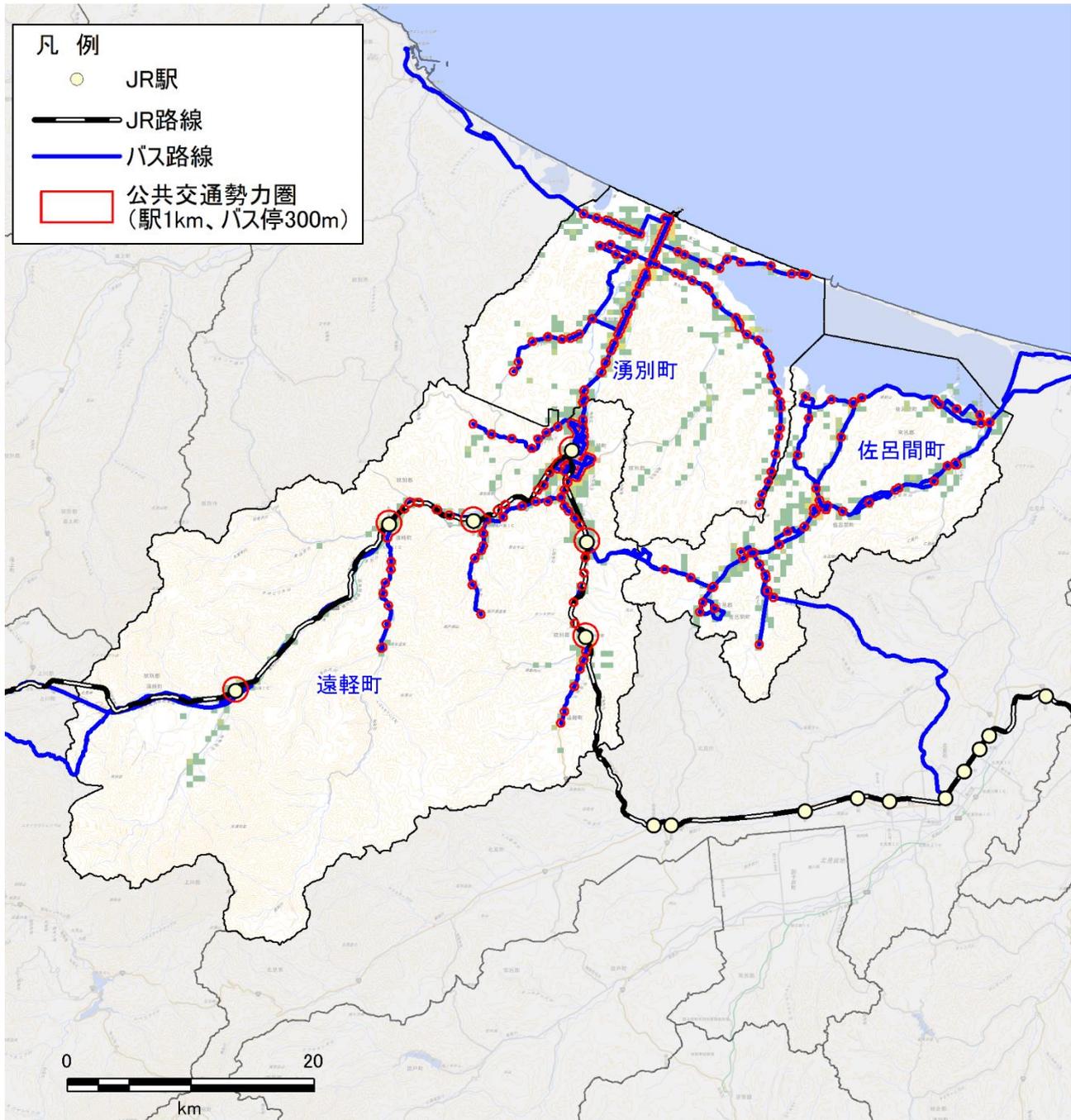
図 3-51 各町で実施する輸送サービスの路線網

(2) 公共交通サービスの利用しやすさ

1) 駅・バス停の利用しやすさ

駅から半径1 km及びバス停から半径300 mの圏域を公共交通が利用しやすいエリア（以下、公共交通カバー圏域）と設定し、公共交通カバー圏域に含まれている人口の割合を公共交通カバー率として定義します。

本地域の公共交通カバー率は全体で76.4%となっています。

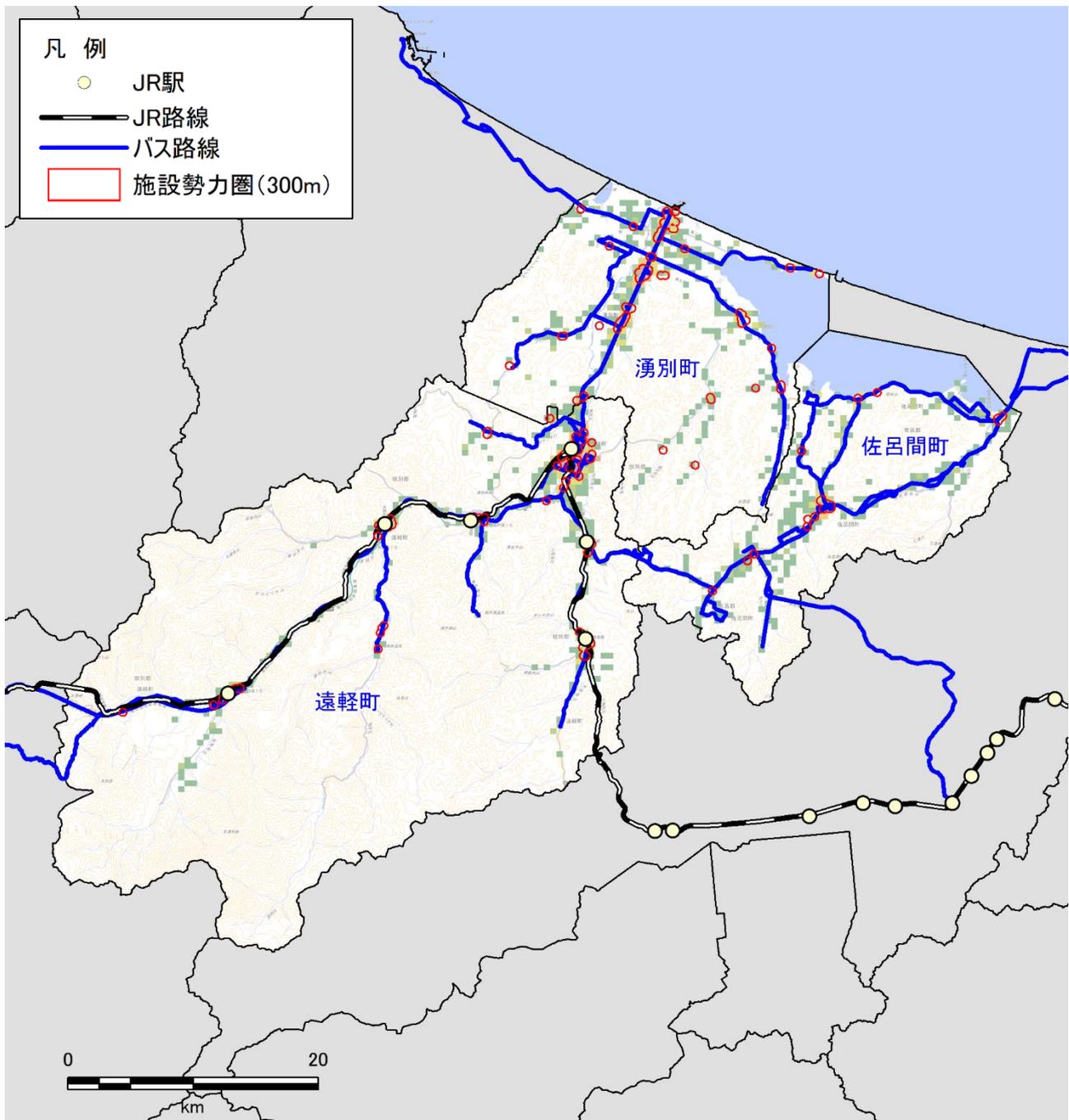


出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-52 公共交通の勢力圏

2) 生活関連施設の利用しやすさ

公共交通カバー圏域に含まれている施設は以下のとおりです。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-53 施設の勢力圏

(3) その他移動支援等に係る事業・モビリティ運行も含めた費用状況

1) 遠軽町

移動支援等の事業費用は 11,000 万円規模となっています。

表 3-11 遠軽町における移動支援等のソフト施策・事業

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
地域地域公共交通確保 対策事業	▪ 遠軽町石北本線利用促進協議会負担金	500
瀬戸瀬駅維持管理	▪ JR瀬戸瀬駅の維持管理業務委託費用	1,106
バス路線確保事業	▪ バス路線(2路線)補助金 ▪ 名寄線代替バス運営協議会負担金	27,881
町営バス運行事業	▪ 町営バス(4路線)運行	35,410
スクールバス運行事業	▪ 遠軽地域2路線、白滝地域2路線運行	29,122
紋別空港利用促進事業	▪ 町民利用助成負担金 ・ 町外者利用助成金	3,686
地域公共交通事業	▪ 生田原地域乗合型デマンドタクシー運行	3,634
自家用バス運行事業	▪ 町有自家用バス(町主催行事等のために運行)維持管理	3,934
高齢者交通費助成事業	▪ 75歳以上の町民のバス・タクシー利用に当たり使用できる利用券(100円)を年間72枚交付 ▪ 丸瀬布地域の65歳以上、白滝地域の75歳以上の方で、非課税世帯を対象として通院や買物で外出する時にハイヤー利用料金を助成	4,401
特定疾患通院交通費 助成事業	▪ 特定疾患者の通院のための交通費を助成	432
重度身体障害者通院交 通費助成事業	▪ 重度身体障害者の通院のための交通費を助成	292
精神障害者通所交通費 助成	▪ 精神障害者の通所費を助成	556
腎機能障害者の通院費 用を助成	▪ 腎機能障害者の通院費用を助成	1,513
遠軽高校通学者等	▪ 遠軽地区外からの通学者に交通費助成	1,205
	合計	113,672

2) 湧別町

移動支援等の事業費用は 14,000 万円規模となっています。

表 3-12 湧別町における移動支援等のソフト施策・事業

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
バス路線確保事業	<ul style="list-style-type: none"> 名寄線代替バス運営協議会負担金 	15,496
町営バス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> 町営バス及びスクールバス（7路線）の運行 	75,000
福祉バス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> 町内の団体等が、国、道及び他市町村等の行事等に参加する場合に運行 	6,101
乗合ハイヤー運行事業	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域における地域住民の交通手段の確保を目的に運行（上芭露線、計呂地線） 	3,193
紋別空港利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> 町民利用助成負担金、町外者利用助成金 	3,883
高齢者バス 通院費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> バス通院する高齢者に対し、費用の一部を助成 町内の病院までの全線区間、最寄りの停留所から遠軽間の乗車区間などが対象 1人年間72回を基本に助成 	6,453
高齢者外出支援 ハイヤー料金助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 歩行困難で通院・買物等をハイヤー移動している高齢者に対し費用の一部を助成 額面500円の券を1人年間192枚配布 ただし、中湧別地区及び北兵村地区は96枚配布 	10,115
特定疾患患者 通院費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 特定医療費受給者証等を持つ難病患者に対し、公共交通機関による通院時の、往復運賃の合計額の2分の1以内の額を助成 または、自家用車を利用し際の医療機関までの往復距離1kmにつき20円を乗じて得た額及び高速道路料金の合計額の2分の1以内の額を助成 	711
地域活動支援センター通所 交通費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 地域活動支援センター及び就労継続支援B型事業所通所者の、通所時の交通費の全額を助成 	435
重度心身障害者バス等 通院費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 70歳未満でバス等により通院している重度心身障害者に対し、費用の一部を助成する。 町内の病院までの全線区間、最寄りの停留所から遠軽間の乗車区間などが対象 1人年間72回を基本に助成 	4
重度身体障害者 ハイヤー料金助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 歩行困難で通院・買物等をハイヤー移動している重度身体障害者に対し、ハイヤー乗車料金の一部を助成 額面500円の券を1人年間192枚配布 ただし、中湧別地区及び北兵村地区は96枚配布 	530
遠軽地域訪問看護ステーション 利用者交通費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 遠軽地域訪問看護ステーションの訪問看護サービス受給者に利用料金の一部である交通費に対してステーションからの往復距離に応じて助成 	115
保育所送迎バス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> 湧別町立保育所及び認定こども園の在籍児童の内、通所経路が片道2km以上の児童に対し、送迎バスを運行する 運行路線は、登栄床・湧別認定こども園線、開盛・認定こども園みのり線の2路線 	13,854
小中学校 通学費補助事業	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から学校までの距離が片道2kmを超え、営業バスを利用して通学している児童生徒を対象に、バス定期券・ICカードの購入代金全額を補助 令和4年度は小学校児童の利用実績なし 	3,022
湧別高等学校存続対策 (通学費補助) 事業	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から学校までの距離が片道4kmを超え、営業バス又はJRを利用して通学している生徒を対象に、バス定期券・回数券・ICカードの購入代金のうち月額3万円を限度として補助 	7,726
	合計	146,638

3) 佐呂間町

移動支援等の事業費用は9,000万円規模となっています。

表 3-13 佐呂間町における移動支援等のソフト施策・事業

事業名等	事業概要	R4実績 (千円)
ふれあいバス運行委託料	<ul style="list-style-type: none"> 本町独自の公共交通として、スクールバス路線を基本に町内を循環する町内6路線及び町外医療機関への通院送迎バスなどを町外3路線として外部委託により運行。 	74,580
通学ハイヤー運行委託料	<ul style="list-style-type: none"> ふれあいバス運行路線で補えない通学児童をハイヤー運行で対応。 	5,471
ふれあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> 65歳以上でバスターミナルから2km以上離れた場所にお住まいの方 ※利用者の介助を必要とする場合は付き添い者も同乗できます。 	1,159
外出支援サービス事業 (移送サービス)	<ul style="list-style-type: none"> 概ね60歳以上で家族等の送迎が困難な身体的障害のある方や、高齢者の方、透析利用者を対象に通院や外出を支援する。 	8,743
身体障害者ハイヤー料金 助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 身体に重度の障害がある者が外出のために町内のハイヤーを利用する際、乗車料金の一部を助成する。 	722
高齢者ハイヤー乗車料金 助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者及び自動車運転免許証返納者が外出するために町内のハイヤーを利用する際乗車料金の一部を助成する。 	2,965
入退院児等交通費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 在宅の高齢者及び身体障害者等に対し、入退院及び緊急搬送後の帰宅に要する交通費の一部を助成する。 	22
介護輸送運賃助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 介護保険制度にて通院の際に乗降介助、または通院に伴う身体介護が居宅サービス計画に位置付けられた利用者に対して輸送運賃を助成する。 	86
合計		93,748

4. 地域の移動ニーズ等の整理

4-1 遠軽町

(1) 関係者等との意見交換

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、遠軽町の公共交通に係る関係者との意見交換を令和3（2021）年度から令和5（2023）年度にかけて実施しました。

表 4-1 遠軽町における意見交換結果概要（1/3）

計画上の位置付け	意見交換先	結果概要
庁舎関係者	建設課	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年度が契約更新の年のため運行内容を再編する際に円滑に進めることができる 瀬戸瀬温泉線の観光利用の需要は少ないながらも若干数あるため、仮に定時定路線運行を止めた場合に、どのように対応するかは留意する必要がある 市街地循環線は作業所への通所のために利用している方が一定数いるため、留意する必要がある
	財政課	<ul style="list-style-type: none"> 特別交付税の措置要件として、輸送量150人以下の条件さえクリアしていれば対象となる 特別交付税の措置を前提として、路線再編を進めていくことが有効
	教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> 社名淵線を利用して通学している学生もいるため、運行内容が変わったとしても通学手段の確保が必要 スクールバスの運行費用の多くは普通交付税措置となっているため財政面では効率的な運行となっている
	保健福祉課	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者のりもの助成サービスは一定の利用が根付いている印象 ラストワンマイル対策として、利用状況の分析を踏まえたサービス内容についての検討が重要
	生田原総合支所	<ul style="list-style-type: none"> 高校生の通学は鉄道が主体 デマンド型乗合タクシーは主に通院で利用されている 利用者の予約希望時間が重なることが多く、ニーズに答えきれず利用を控えてしまうことがある 鉄道や路線バスなども含め共存共栄できる体制構築が重要
	丸瀬布総合支所	<ul style="list-style-type: none"> 現在の人口は約1,200人、小学校の全校児童は30人程度で、高齢化率が50%となっており人口減少及び高齢化が顕著 丸瀬布タクシーは高齢者利用が多く、高齢者のりもの助成サービスを活用している方もいる 路線バス、タクシーなども含め共存共栄できる体制構築が重要
	白滝総合支所	<ul style="list-style-type: none"> 地区内には商業施設がなく、他地区に行かざるを得ない 鉄道駅や白滝丸瀬布間福祉バスもあるため、地域住民の移動手段の確保に向けた交通網の構築が重要

表 4-2 遠軽町における意見交換結果概要（2/3）

計画上の位置付け	意見交換先	結果概要
交通事業者	北見バス	<ul style="list-style-type: none"> 遠軽営業所は運転手不足が深刻化しており、70歳までは運転業務を担っていただいている 利用実態や移動ニーズを踏まえ、路線再編等に協力していきたい
	北紋バス	<ul style="list-style-type: none"> 湧別～遠軽間は双方向で一定の利用があるが、遠軽～紋別間は利用が少ないため、路線整理の検討も必要と認識している
	末広ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の平均年齢65歳を超えている 最近は運転手の募集をかけても集まらないのが課題 営業圏は遠軽圏（遠軽町、湧別町） 主に遠軽町民の利用で、半分は初乗り運賃距離の利用 高齢者のりもの助成サービスの利用者が多い
	遠軽交通	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は町内の高齢者が多く、初乗り運賃距離プラス程度が多い 目的地は厚生病院やスーパーが多い（約1,000円）
	丸瀬布ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の通院利用が多く、1日平均4～6件程度 北見市の病院に行くことや遠軽市街地まで行くこともある
移動支援事業者	社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の対象者は要支援及び要介護の方であり、利用料金は介護保険で定められた金額 町から移送サービスを受託しており、年間延べ1,000人以上利用 ヘルパーの確保が困難で福祉有償運送の利用も伸び悩みの状況 デイサービスの送迎車両は日中の空き時間の活用も考えられるが、リース車両のため目的外利用ができない可能性がある
	社会福祉法人浄光会 ホームヘルパー ステーション ひなた	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の対象者は要介護、在宅介護サービス利用者 登録は6人ほどで実利用者は50人ほど利用 行き先は遠軽市街が中心で、主に病院利用、買物利用は少なめ 月400～450回の利用があり、1台あたり1日2～3人程度の利用 料金は介護保険サービスの単価 タクシーより安いため対象者以外の方から利用の相談もある
	北光福祉会 ぱれっと遠軽	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送の対象者は在宅サービスを要する知的障害者であり、遠軽町、湧別町などのグループホーム入居者が半分程度 利用者から外出の希望があれば病院や買物などを目的に輸送 月40回程度のサービス利用がある
学校施設	遠軽高校	<ul style="list-style-type: none"> 1学年5クラスを確保しているが、1学年160人以下になると間口減の対象となる 町の支援もあり、30人ほど学区外から入学しており、他の公立校と比べると多い入学数と認識している 佐呂間町から保護者が送迎して通学しており、湧別町からは50～60人、紋別市から通う子もあり、バスターミナルから自転車で通学するパターンが多い 丸瀬布地区、白滝地区、生田原地区からは鉄道通学が多いが、冬の運休が難点となっている 北見市や美幌町から特急で通学する生徒もいる
医療施設	遠軽厚生病院	<ul style="list-style-type: none"> 病院で送迎は行っていないが、バスで通院している人は若干名と考えられ、自動車での通院が多い 佐呂間町から通院している方もいる
その他施設	瀬戸瀬温泉	<ul style="list-style-type: none"> 水曜日は定休日 週に1～2回程度バスで訪れる方が2名いる

表 4-3 遠軽町における意見交換結果概要（3/3）

計画上の 位置付け	意見交換先	結果概要
住 民	瀬戸瀬地区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 日常的な買物は遠軽市街地、大きな買物は旭川市や北見市 ▪ 自動車を運転できない人は外出を控える傾向 ▪ 今後は地域でボランティア輸送を実施するなど移動手段の確保が必要と認識している ▪ 瀬戸瀬温泉が水曜日定休のため瀬戸瀬温泉線も運休で良いと思う ▪ 瀬戸瀬温泉線で区内を周遊できるなどの見直しは必要だと思う ▪ J R瀬戸瀬駅は階段を乗降する必要があり高齢者には利用しにくい ▪ フリー乗降は便利だったので再度、実施を検討してほしい ▪ 瀬戸瀬温泉の利用と交通が連動した取組も有効だと思う
	社名淵地区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 社名淵線は通院利用が主な目的であり、買物は区内で済ますことが多い ▪ 公共交通は不便であり、住民同士の支え合いとして近所間での送迎が実施されている ▪ 交通インフラとして移動手段の確保は必要だが、バスではなくタクシーの利活用も有効だと思う ▪ 通学の移動手段の確保は重要
	留岡地区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 待合所がなく冬期間に外でバスを待つのは難しい ▪ 免許返納当初にバスを利用していたが、目的地まで複数の乗換が生じ、不便なためバス利用をやめた ▪ フリー乗降のためバス停以外でも乗り降りできるのは便利 ▪ 通学手段を確保した上で、一般の方の移動支援はバスに限らずタクシー助成などの支援も有効だと思う
	生田原地区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 高校生の通学で公共交通を利用したいがバスは時間が合わず、J Rでは駅まで送迎する必要がある ▪ 小学校から高校までを対象とした通学時間帯に運行しているモビリティがあることは重要 ▪ デマンド交通は遠軽市街地まで行った方が良いと思う ▪ 生田原地区では生鮮食品を購入できないため留辺蘂地区まで買物に行っている実態がある ▪ J R利用が促進されるためには、J Rとバスの接続が円滑となっていることが望ましい
	遠軽地区自治会 連合会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 遠軽町自治会連絡協議会などの機会を通じて、関係性構築を図っているが、自治会として公共交通への要望は出たことがない ▪ 6つのブロックで管理しているが、自治連としては交通問題を話し合ったことがない ▪ 公共交通を維持していくためには、町民の意識改革が必要だと認識している ▪ 交通手段の選択肢が減ることは、地域の疲弊に繋がると思うが、一方で、鉄道だけ注視することは避けるべきであり、鉄道から他のモードに切り替える、という考え方も重要
民生委員 連絡協議会 遠軽支部	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 公共交通は便数が少なく乗車時間も長いので不便 ▪ 高齢者のりもの助成サービスがあってもバスの乗り方を知らない人がいる ▪ 郊外部においては、近所の知り合い間送迎や市街地に居住する家族に送迎してもらっている方もいる 	

(2) 乗降調査

1) 調査目的

遠軽町内における公共交通網の適切な見直しに向け、町内を運行する循環線を対象とした乗降調査を実施し、利用状況等の実態を把握して路線再編の検討のための基礎資料を得ることを目的としました。

2) 調査日

令和3（2021）年10月26日（火）、10月27日（水）

3) 調査方法

調査員の全便乗り込み調査

利用者に右図のビンゴ式調査票を配布し回答していただくアンケート調査

4) 調査対象路線

路線名	運行便数	始発便	終発便
町内循環線 （学田先回り）	3便	8:03	11:30
町内循環線 （西町先回り）	7便	7:40	17:30

5) 調査概要

① 利用状況

調査日	路線名	便数	利用者数	1便あたり利用者数
10/26（火）	学田先回り	3便	29人/日	9.7人/便
	西町先回り	7便	32人/日	4.6人/便
10/27（水）	学田先回り	3便	37人/日	12.3人/便
	西町先回り	7便	51人/日	7.3人/便

② 利用目的

買物を中心に多様な目的で利用されています。

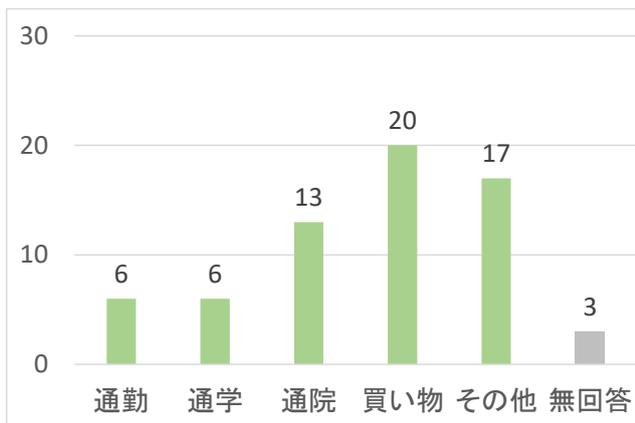


図 4-1 10/26 の利用状況

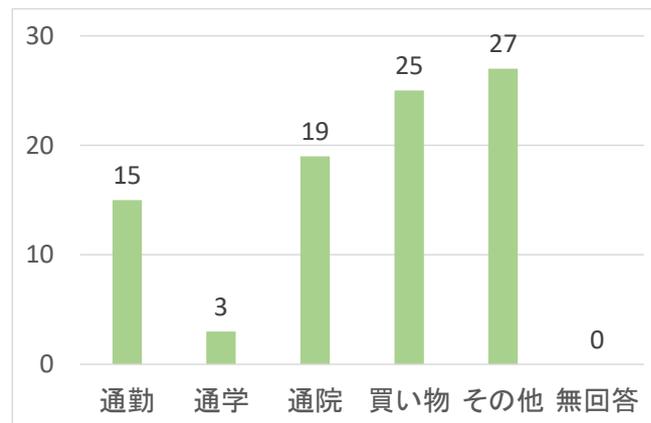


図 4-2 10/27 の利用状況

③ 利用者の移動状況

主に西町と中心部の往來が多いほか、学田や寿町などの区間でも利用されています。

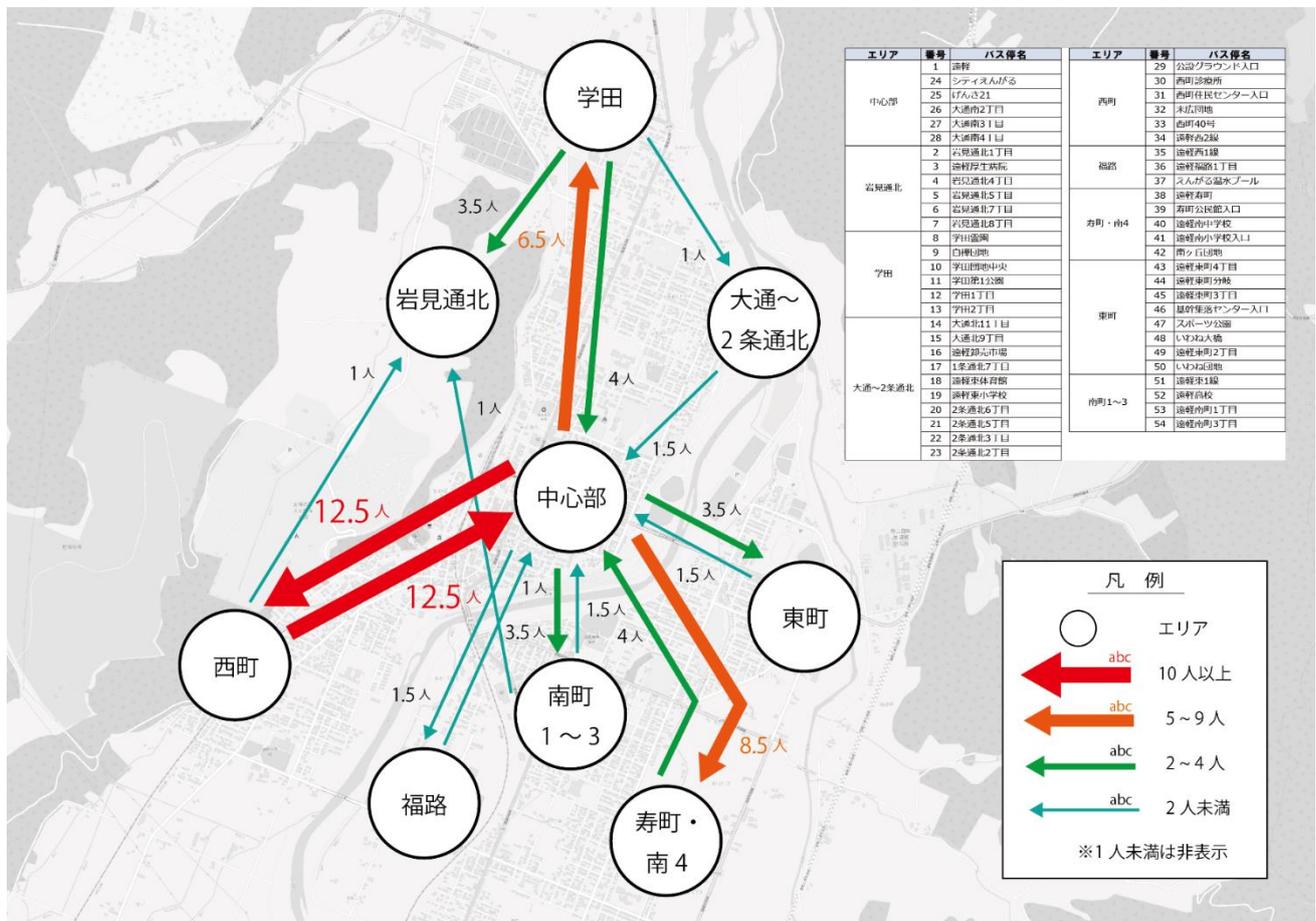


図 4-3 利用者の移動状況

4-2 湧別町

(1) 関係者等との意見交換

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、湧別町の公共交通に係る関係者との意見交換を実施しました。

表 4-4 湧別町における意見交換結果概要（1/2）

計画上の位置付け	意見交換先	結果概要
庁舎関係者	福祉グループ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 短距離のハイヤー利用についても要望が挙がっている ▪ バス路線から離れた道路を運行するバスを自前で運行し、一定数の利用者はいたが、並行する路線バスの利用者数が減少したため取りやめた経緯がある ▪ 生活保護世帯及び技能実習生は基本的にバスを利用して移動している
	児童支援グループ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 送迎バスは事業者に委託しているが運転手不足が深刻化しており、新規路線を運行させる余裕がない
	健康相談グループ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 曾我病院とバス停の間は 300m ほど離れており、バス停を近づけてほしい要望がある
	学校教育グループ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 学校統合後の通学手段として路線バスを小学生が一人で乗車することに不安があり、スクールバスの運行の要望がある ▪ 遠軽高校までの通学助成の要望はある
	住民生活グループ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 自治会からの要望で、町営バスの大幅なルート再編は実施できていない ▪ 町営バスは運行形態も含め柔軟な対応が望ましい
交通事業者	湧別ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 乗合タクシーの利用者は限定的 ▪ ハイヤーが高いという印象が住民に根付いている認識 ▪ 現在よりも需要が増えた場合の対応可否が懸念される ▪ 運行の効率化を図っていくことが重要
	湧別小型運送	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 町営バスの路線によっては利用者数が限定的 ▪ 運転手の拘束時間が長時間化していることが課題と認識している
	中湧別ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 町営バスの路線によっては利用者数が限定的 ▪ 夜の営業利用はほとんどなくなった
移動支援事業者	湧別福祉会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 福祉有償運送の利用者は病院と買物をセットで移動されることが多い ▪ 遠軽町の厚生病院などの利用が多い ▪ 北見市までの送迎もカバーしているが実績はない
	社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 福祉有償運送の対象者とハイヤー事業の対象者のすみ分けが必要と認識している ▪ 移動支援の充実により、免許返納促進される可能性はあるが、支援が不十分なため、なかなか進んでいないと思われる ▪ バス路線へのアクセスが難しい子どももおり、遠軽高校に通学できない等の問題もある

表 4-5 湧別町における意見交換結果概要 (2/2)

計画上の 位置付け	意見交換先	結果概要
住 民	緑町自治会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 知り合い同士で送迎し合っている実態がある ▪ 高齢者が多くなってきているため、バスは重要な移動手段となってくる ▪ 交通指導員として立っていても、冬場は通学者を見ないくらい送迎が多い ▪ 10人乗りくらいの車両で、週1回以上を目安に定時運行する買物バスがあると便利ではないか ▪ ほとんどの高齢者がバス券を使用しており、必要性が非常に高い ▪ バスの乗り方を知らない人が多い ▪ タクシー助成券はありがたいと思う
	南町自治会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 郊外部の地域に乗合タクシーは有効と思うが、予約の受付などの事務手続きをどう簡便化するかが課題 ▪ 屯田市街地から農協がなくなったので、買物利便性が低い ▪ 通院、買物は日常的には中湧別で完結 ▪ 乗換があるため遠軽一札幌間はJRで行くのが大変 ▪ 高齢者同士の送迎を家族が止めているケースがある
	上芭露・ 西芭露・ 東芭露自治会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 高校生は家族送迎もしくは遠軽に下宿 ▪ 地域コミュニティが維持されるような乗合交通の方が望ましい ▪ 20年くらい前に路線バスはなくなったので、バスを利用する習慣がないと思う ▪ 車に乗れるうちは遠軽町まで15分だから、という考えでこの地区に住み続ける人は多いと思う ▪ 車に乗れるから公共交通について考えている人はほとんどいないと思う ▪ 広域で連携することは、お互いの交流人口増加にも寄与することが期待できる ▪ 芭露から乗り継いで目的地に行くのは大変なので、ニーズのある施設に直通でいけることは重要 ▪ 地域送迎も考えたことはあるが、費用補てんや責任問題などの課題がある
	芭露自治会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 遠軽町の共立病院まで中湧別で乗り換えてバスで通院しているが不便は感じていない ▪ 計呂地中湧別線は便数の割に利用者数が少なく今後の運行が心配 ▪ 路線バスの車両は乗り降りが大変 ▪ なんでも無料でやるのは良くないと思う ▪ 佐呂間町で北見方面への移動支援があり湧別町でも実施できないか ▪ フリー乗降のように、利用者が乗り降りしやすい仕組みは重要 ▪ 遠軽高校への通学には朝は間に合うが、部活後の帰りを考えると送迎の方が便利 ▪ 町内くらいであれば、住民参加型の交通も有効と思う ▪ 遠軽方面への接続は良いが、北見方面への接続は悪い ▪ 予約便は2日前予約のため利便性が低い ▪ 民間バス車両にステップがあると、より利用しやすい ▪ 行政の財政状況や利用者状況に応じて、臨機応変に対応できることが望ましい

(2) 地域公共交通計画策定に伴う町民アンケート調査

1) 調査目的

本調査は、遠軽町及び佐呂間町との共同により遠軽地区全域を対象とした地域公共交通計画の策定にあたって、効率的な町営バス等の運行と利便性の向上を図るとともに、地域内フィーダー系統への国庫補助の活用のため、計画づくりの基礎資料を得るために実施したものです。

2) 調査概要

① 町民アンケート

調査対象	令和4（2022）年4月1日現在、町内に在住する18歳以上の方
標本数	2,000人
抽出法	住民基本台帳から無作為抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和4（2022）年4月～5月
調査地区	町内全域
回収結果	921/2,000（46.1%）

② 乗合ハイヤー利用者アンケート

調査対象	利用登録されている方
標本数	29人
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和4（2022）年4月～5月
回収結果	13/29（44.8%）

3) 調査結果概要

① 町民アンケート

当町でバス（路線バス・町営バスなど）を利用している方は約3割に留まっています。一方で、バスに利便性を感じている面もあり、見直しが必要な点もいくつか散見されています。

これらの内容を踏まえるとともに、住民の公共交通に対する考えと整合を図っていくことが重要です。とりわけ、「自宅からバス停までの距離」に対する不満が多い状況です。

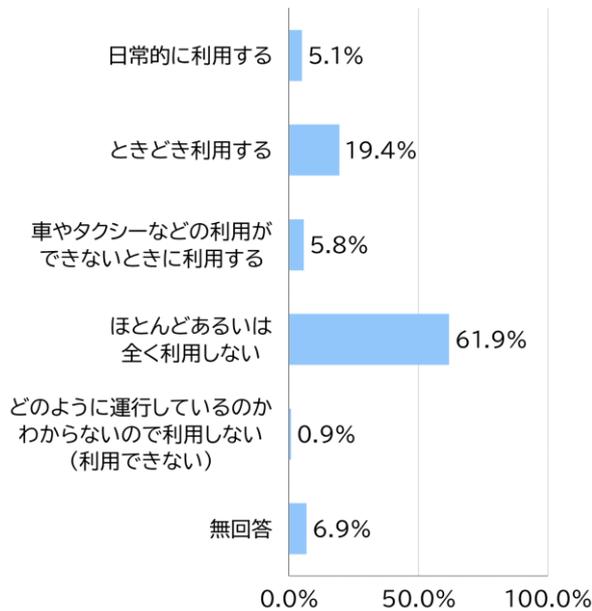


図 4-4 バスの利用状況

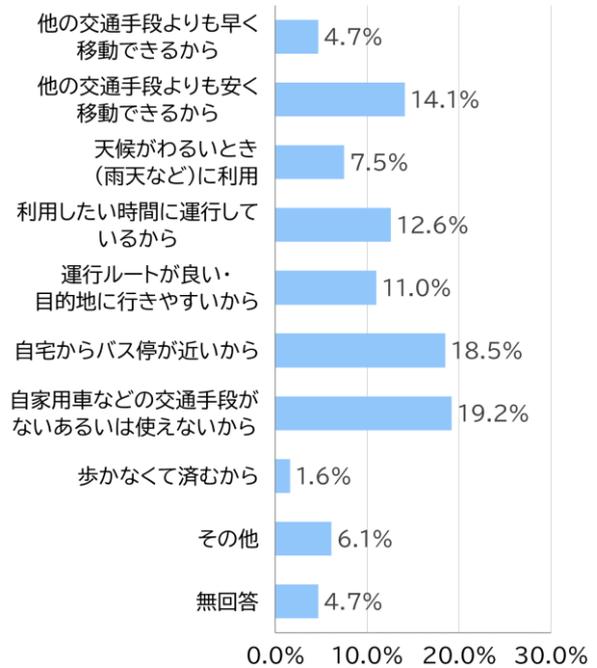


図 4-5 バスを利用する理由

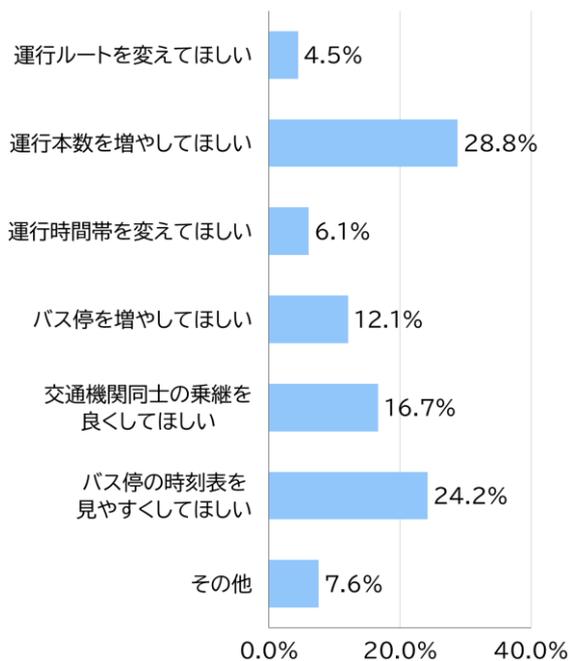


図 4-6 町営バスで見直しが必要なこと

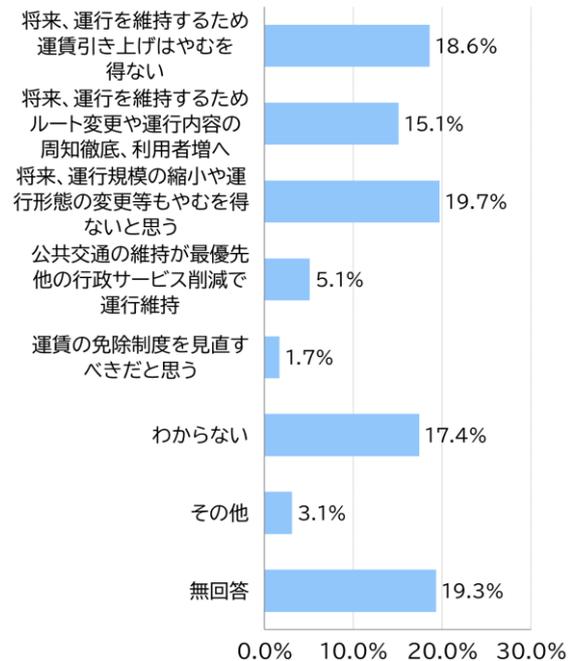


図 4-7 公共交通に対する考え

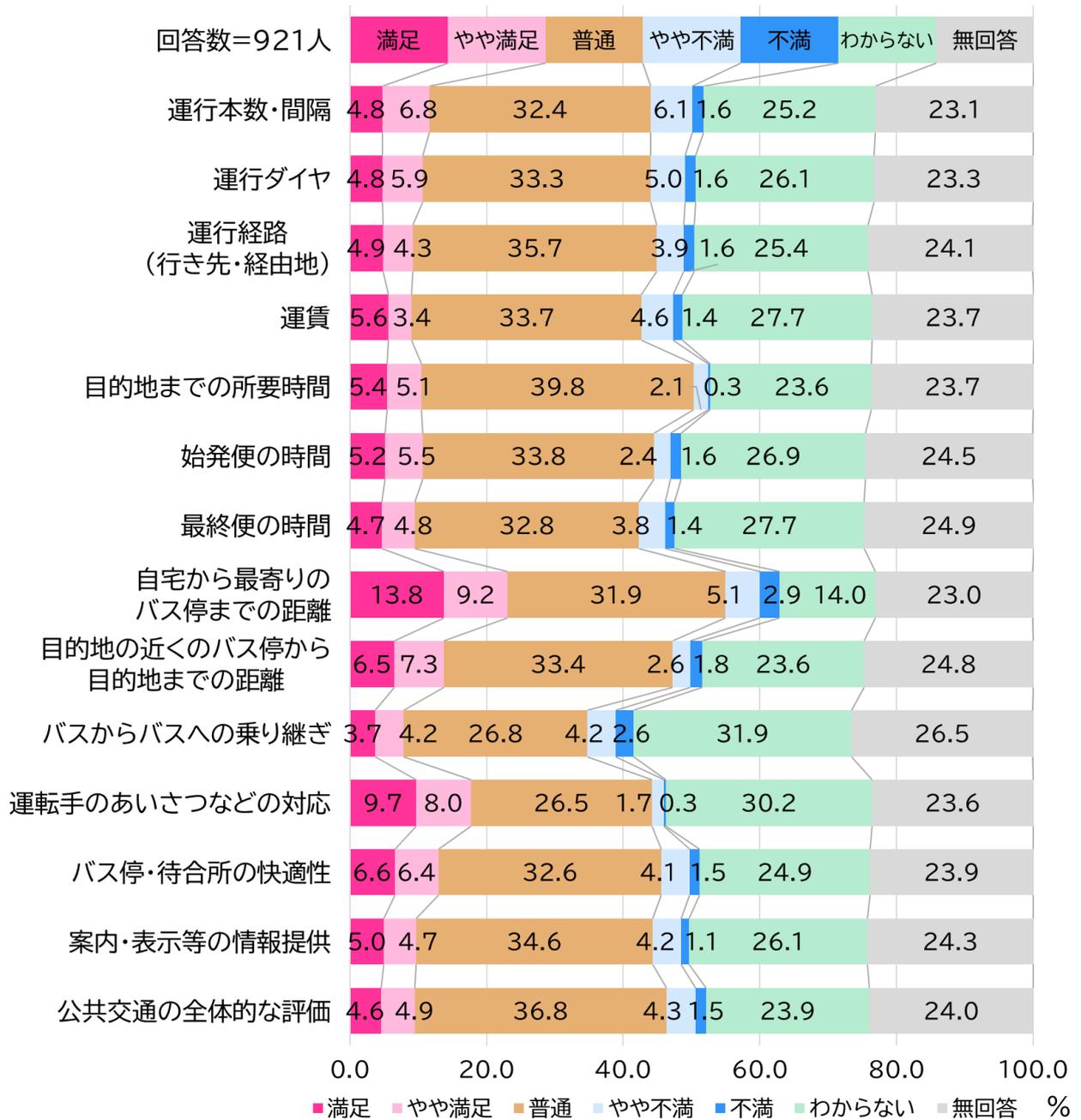


図 4-8 公共交通の評価

② 乗合ハイヤー利用者アンケート

乗合ハイヤーは、通院や買物を主な目的に利用されており、公共交通を必要とする方にとって重要な交通手段であると考えられるため、今後も運行を継続することが必要です。

一方で、「運行時間」や「運行本数」に対する不満が多いため、利用者ニーズとの整合を図っていくことも重要です。

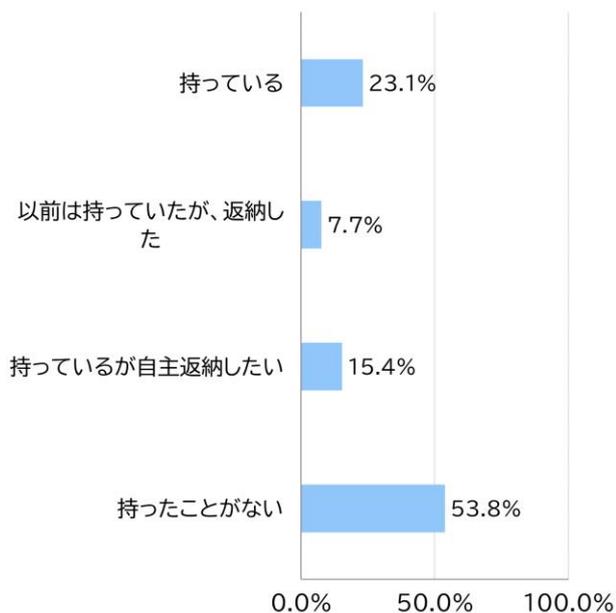


図 4-9 普通自動車免許の保有状況

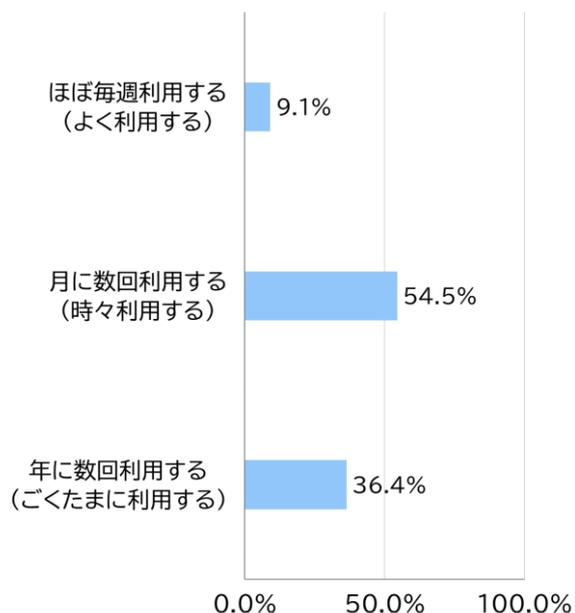


図 4-10 乗合ハイヤーの利用頻度

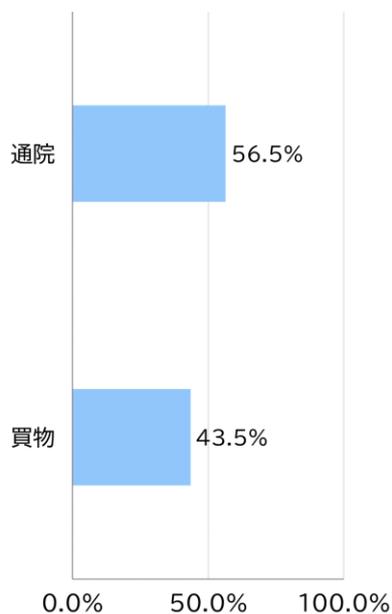


図 4-11 乗合ハイヤーの利用目的

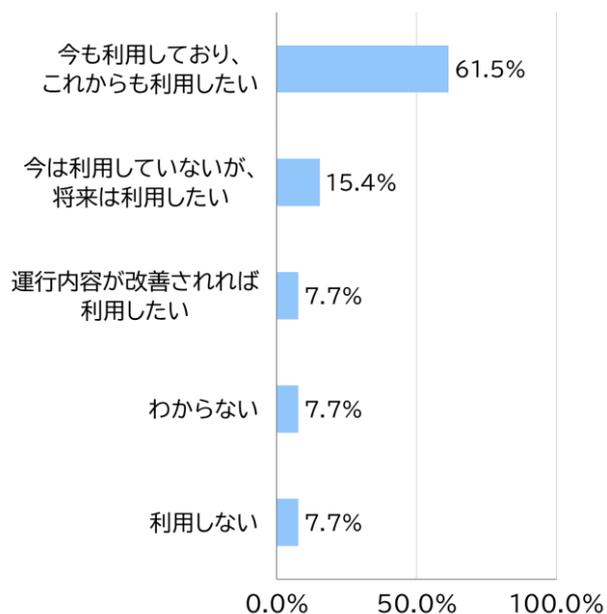


図 4-12 乗合ハイヤーの今後の利用意向

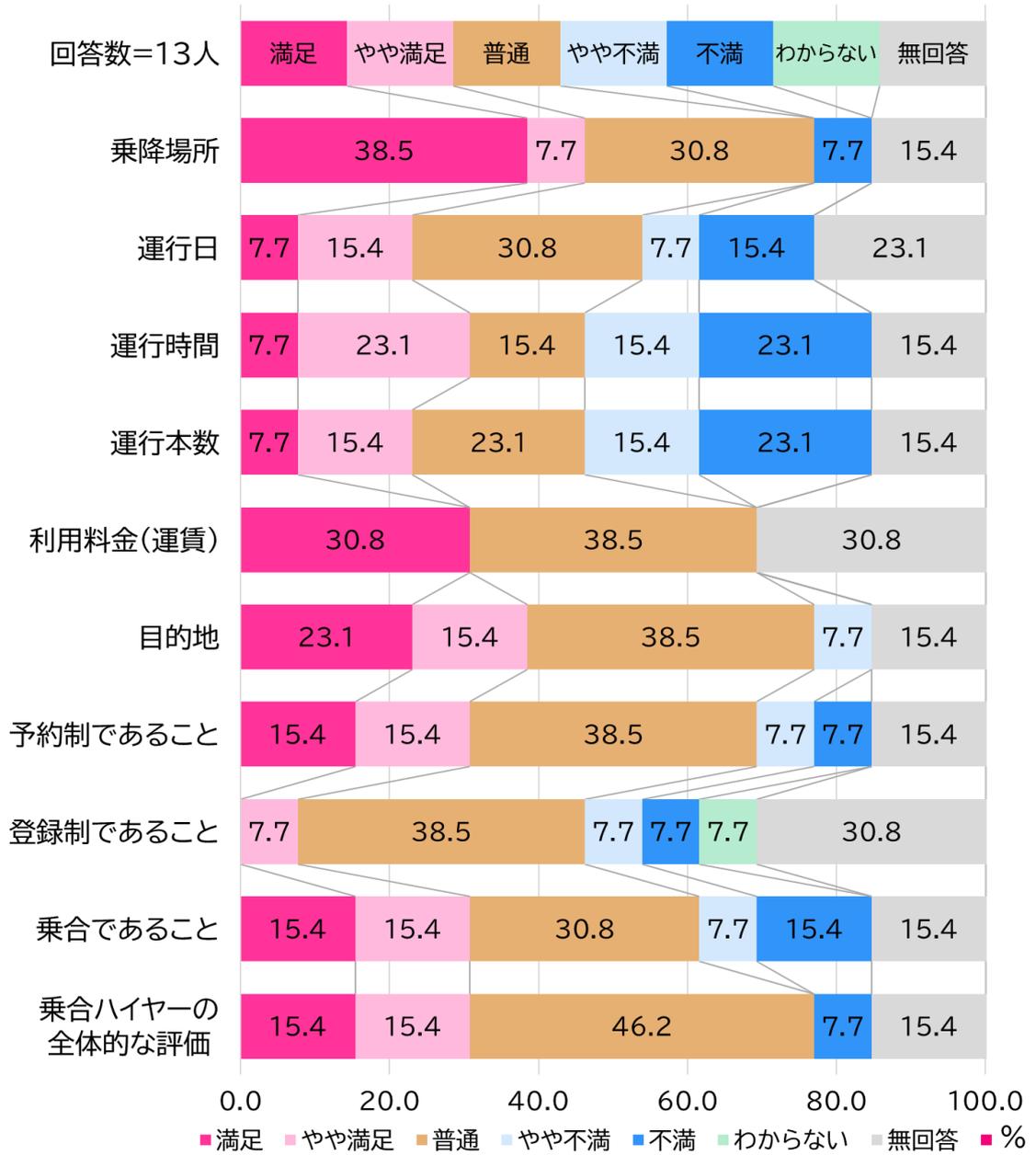


図 4-13 乗合ハイヤーの満足度

4-3 佐呂間町

(1) 関係者等との意見交換

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、当町の公共交通に係る関係者との意見交換を実施しました。

表 4-6 佐呂間町における意見交換結果概要

計画上の位置付け	意見交換先	結果概要
庁舎関係者	保健福祉課	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 高齢者ハイヤー乗車料金助成の対象年齢を下げる要望がある ▪ 若佐地区の買物実態調査と実施したところ、買物に不便している実態は見えてこなかったと認識している
	教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ふれあいバス町外線において、北見市のオホーツク海病院への移動ニーズがあることから、端野経由の路線に再編することも想定 ▪ バスターミナルはトイレの洋式化などの設備修繕などが必要 ▪ スクールバスを含め利用効率化に向けた取組の検討は重要
交通事業者	サロマ総合管理協同組合	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ふれあいバス町内線において、当初は便数の増便要望などはあったが、近年は特に要望は出ていない ▪ 一般の方も数名乗車しており、主には通院利用、買物などでも利用している傾向 ▪ ふれあいバスが運行していない時間帯は、学校行事などの送迎対応のため増便は厳しい ▪ ふれあいバス町外線は遠軽線の利用が多い ▪ 北見赤十字病院を乗降場所とすることで円滑な交通流動の確保に繋がると思う ▪ オホーツク海病院に停車すると車両人員上、乗車しきれない可能性が懸念 ▪ 一方で車両サイズを大きくすると駐車場の柔軟性が失われる可能性がある ▪ 遠軽駐屯地までの道路は防風柵がないため吹き溜まりが発生し、路線を変更した経緯がある
移動支援事業者	社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 外出支援サービス事業において、付き添いされる方の確保が今後の課題になってくる可能性が高い ▪ 加工場などに勤務している方もおり、比較的元気な高齢者が多いイメージ

5. 地域概況等から導き出される地域公共交通課題

5-1 遠軽地区全体の交通課題

(1) 効率的かつ持続可能性を考慮した各町の地域公共交通網の形成

各町で様々な移動支援を実施していますが、燃料費や人件費の高騰に伴い移動支援に係る行政から支出額は増加傾向にあります。

一方で、実施している移動支援事業は、各町にとって必要不可欠なものであるため、現状維持をすることを前提としながらも、国や北海道からの補助金などを活用し、効率的かつ持続的な移動支援を実施していくことが必要です。

また、地域内のラストワンマイル対策として運行するモビリティも同様の状況であるため、モビリティ運行及び移動支援事業ともに、将来にわたって持続可能な地域公共交通網として確保していくことが必要です。

(2) 各町における町外生活圏までの移動手段の確保

本地域における生活圏は、各町の市街地だけでなく、町外の自治体にまで及んでいるのが現状です。町外生活圏への移動目的は、通学・通勤だけでなく通院や買物など、様々な移動目的が生じています。

そのため、町外生活圏までの移動手段の確保は、各町で生活し続けるために重要な要素となっていることから、現状の路線形態を維持することだけでなく、利用実態や交通事業者の状況を踏まえ、柔軟な考えをもとに、町外生活圏までの移動手段を確保していくことが必要です。

(3) 通学時及び通院時の交通手段の確保

公共交通の利用者が減少、かつ、運転手不足が深刻化する中で、各路線をどのように維持していくかは重要な検討事項となっています。

現状の公共交通の利用者は、主に通学世代や町内外の医療施設へ移動する高齢者となっており、公共交通を利用せざるを得ない属性であることから、通学時及び通院時の交通手段を確保することが必要です。

一方で、少子化や高齢者数自体の減少は今後も進行していくことが想定されるため、利用者ニーズを着実に把握しながら、町内外の移動先を検討し、交通手段を確保することも重要です。

(4) 石北本線の維持

本地域は石北本線が運行しており、旭川・札幌方面への広域的な移動に重要な役割を持っています。とりわけ遠軽町においては町内移動にも利用されており、鉄道路線を維持することは重要な視点です。

また、農産物の貨物輸送としての役割も担っており、人流・物流・国の食料安全保障、更には国防の観点から鉄道路線を維持していくことが求められています。

一方で、JR北海道が「単独では維持することが困難な線区」として公表している路線であり、今後も石北本線が鉄道路線として維持され続けるためには、沿線地域が一丸となって維持方策を検討・実施していく必要があります。

(5) 運転手不足やDXへの対応

全国的に運転手不足が深刻化している中で、本計画の策定後には、運転手の労働時間に大きく影響する2024問題も表面化してきます。このため、交通事業者単独ではなく、行政も連携・協働する運転手不足解決に向けた取組の検討・実施が必要となっています。

なお、運転手不足の解決に向けては、ICTを活用したDXが活用できる社会情勢となりつつあるため、DXのように、これまでにはなかった新しい・幅広い視点をもった検討も求められます。

5-2 遠軽町の交通課題

(1) 町内完結路線の利用実態に応じた見直し

当町における町内完結路線は、利用者数の限定化が進んでおり、各路線の利用実態に応じて、適切な運行形態へ見直しを行い、持続可能性を高める必要があります。

(2) まちづくり関連施策と連携した教育・医療機関への交通手段の確保

遠軽町はオホーツク地域の2分の1を占める遠紋地域の中核都市として、特に医療と教育の面で地域の柱となっていることから、これらの機能を支える公共交通網が求められます。運行内容の検討だけでなく、庁内関係課と連携の上、包括的に検討し、通学時及び通院時における交通手段を確保する必要があります。

(3) 道の駅、メトロプラザなどの整備に伴う人流の変化への対応

当町の町並みは近年大きく変化しており、これに応じて変化する人流に対応する必要があります。そのため、町内完結路線の見直しの際には、変化する施設立地に対応し、郊外部から市街地に移動してくる方々も含め、円滑な施設間移動に便利な公共交通網を構築する必要があります。

(4) 交通結節点としての利便性向上

JR遠軽駅前には交流施設などが集中しているとともに、近い将来、駅前広場の再開発が計画されています。取り込んだ人流を円滑に循環させることが重要となっているため、交通結節点の役割を持つ施設における乗り継ぎや情報提供など、利便性向上に努める必要があります。

5-3 湧別町の交通課題

(1) 地域の生活圏を踏まえた町営バスの見直し

当町の町営バスは、基本的に湧別・上湧別市街地までの移動支援としていますが、居住場所によっては市街地が生活圏となっていない地域もある状況です。

また、施設の立地状況が今後、変化していくことが計画されており、既存の運行路線の見直しを行い、円滑な市街地アクセスを検討することも重要です。

そのため、現在の町営バスの運行内容の見直しにあたっては、住民の生活圏を踏まえるとともに、利用実態に応じた運行内容とする必要があります。

5-4 佐呂間町の交通課題

(1) ふれあいバスの利便性及び持続可能性の向上

当町の公共交通は、ふれあいバス町内線・町外線が運行しており、これら路線によって町民の移動が支えられている状況です。

一方で、少子化などにより、スクール運行を基本としている町内線のあり方の検討が必要なほか、町外線においても、地域ニーズを着実に反映し運行に努める必要があります。

そのため、ふれあいバスの運行は現状維持を基本としながらも、当町における情勢を如実に反映した町内線・町外線の運行に努めるとともに、利便性や持続性を考慮した運行を継続することが必要です。

6. 基本方針及び目標

6-1 基本方針

本計画における基本方針を以下のとおり定めます。

基本方針

**3町の地域公共交通の維持確保及び利便性向上を目指すとともに、
3町が連携した包括的な地域公共交通網を構築する**

6-2 基本方針の実現に向けた目標

本計画の基本方針を実現するための目標を以下のとおり定めます。

目標Ⅰ

各町で住み続けられるための生活の足を確保します

- ・人口減少、少子高齢化及び自家用車の普及により、公共交通の利用者が減少している一方で、各町の住民が今後も住み続けるために、生活を支える公共交通の確保は重要な要素です。
- ・また、公共交通事業者の経営状況の悪化が継続しており、地域の公共交通を維持するための赤字補てんに伴う行政の財政負担も増加傾向が続いています。
- ・全国的な運転手不足によりバスの減便、廃止につながるケースが散見されており、本地域でも静観できる状況ではありません。
- ・そのため、どのような取組が必要か、どの程度のサービスが必要かを検証し、各町で住み続けられる生活の足の確保を目標に本計画を推進します。

目標Ⅱ

3町で連携し生活圏までの交通ネットワークを確保します

- ・本計画の対象区域である3町は経済面や生活面など生活圏としての関わりが強く、様々な面で連携した取組が有効な地域ですが、各町間で連携した交通分野における取組はあまりありません。
- ・一方で、3町独自で運行していても町域をまたいでいる公共交通路線が存在しており、各町間で連携を図ることで、より効率的な生活圏までの交通ネットワークが確保できる可能性があります。
- ・また、目標Ⅰと同様に、町単独での交通ネットワークの確保ではなく、他町と連携することで、財政面でも効率化が図られることが期待されます。
- ・そのため、3町間での連携に向けた検討及び協議を継続的に進め、より効率的な生活圏までの交通ネットワークの確保を目標に本計画を推進します。

目標Ⅲ

道央とオホーツクをつなぐ石北本線の存続に努めます

- ・国の重要な食料生産基地であるオホーツク地域の役割を果たすため、人流、物流、食料安全保障及び国防の観点から、北海道の骨格をなす石北本線は維持されるべき路線です。
- ・鉄道は旅客及び貨物輸送における広域的な交通ネットワークの役割のほか、二酸化炭素排出量が自家用車の1／7程度であり、低炭素交通としての重要な役割を担っています。
- ・また、鉄道路線が衰退することにより、人流のバス転換や物流のトラック輸送への代替が生じ、バス事業者の負担増、物流コストの増大なども想定されます。
- ・そのため、今後も石北本線が鉄道路線としての維持に向け、関係者・沿線地域が一丸となって維持方策を検討・実施に努めます。

目標Ⅳ

移動手段を必要とする方への公共交通サービスの提供に努めます

- ・通勤・通学や通院、買物、私用など多様な目的で公共交通を必要としている住民が各町に居住していることに加え、各町への訪問者も公共交通で移動できる環境づくりの必要性も今後の情勢生じてくることが想定されます。
- ・これらを踏まえ、行政単独での検討及び協議に留めるのではなく、住民も含めた関係者と連携しながら、生活の足や訪問時の移動手段を必要とする方に公共交通サービスを継続的に行き届かせるために、ターゲット層を絞り込み、かつ、公費負担状況を踏まえた上で、持続可能な交通体系の構築に資する施策及び取組を推進します。

6-3 目標にひもづく施策

目標の達成に向けて計画期間内に取り組む施策を下記のとおり定めます。

目標Ⅰ	各町で住み続けられるための生活の足を確保します
遠軽町 施策①	持続可能な交通体系の構築に向け移動ニーズ及び利用実態に応じ、かつ交通資源をフル活用した町内交通の見直し
湧別町 施策①	町内交通資源を活用し地域の移動ニーズ及び持続可能性に留意した移動手段の確保
佐呂間町 施策①	ふれあいバスの利便性及び持続可能性の向上
目標Ⅱ	3町で連携し生活圏までの交通ネットワークを確保します
3町連携 施策①	3町をまたぐ公共交通を活用した広域移動の利便性向上
目標Ⅲ	道央とオホーツクをつなぐ石北本線の存続に努めます
3町共通 施策①	石北本線の利用促進
目標Ⅳ	移動手段を必要とする方への公共交通サービスの提供に努めます
3町共通 施策②	公共交通の利用しやすさを創出するサービスの継続
3町共通 施策③	関係者や住民等との対話を通じた公共交通ターゲットの特定
3町共通 施策④	関係者連携による持続可能な公共交通サービス提供体制の確保

6-4 将来像

(1) 遠軽地区内の公共交通網のあり方

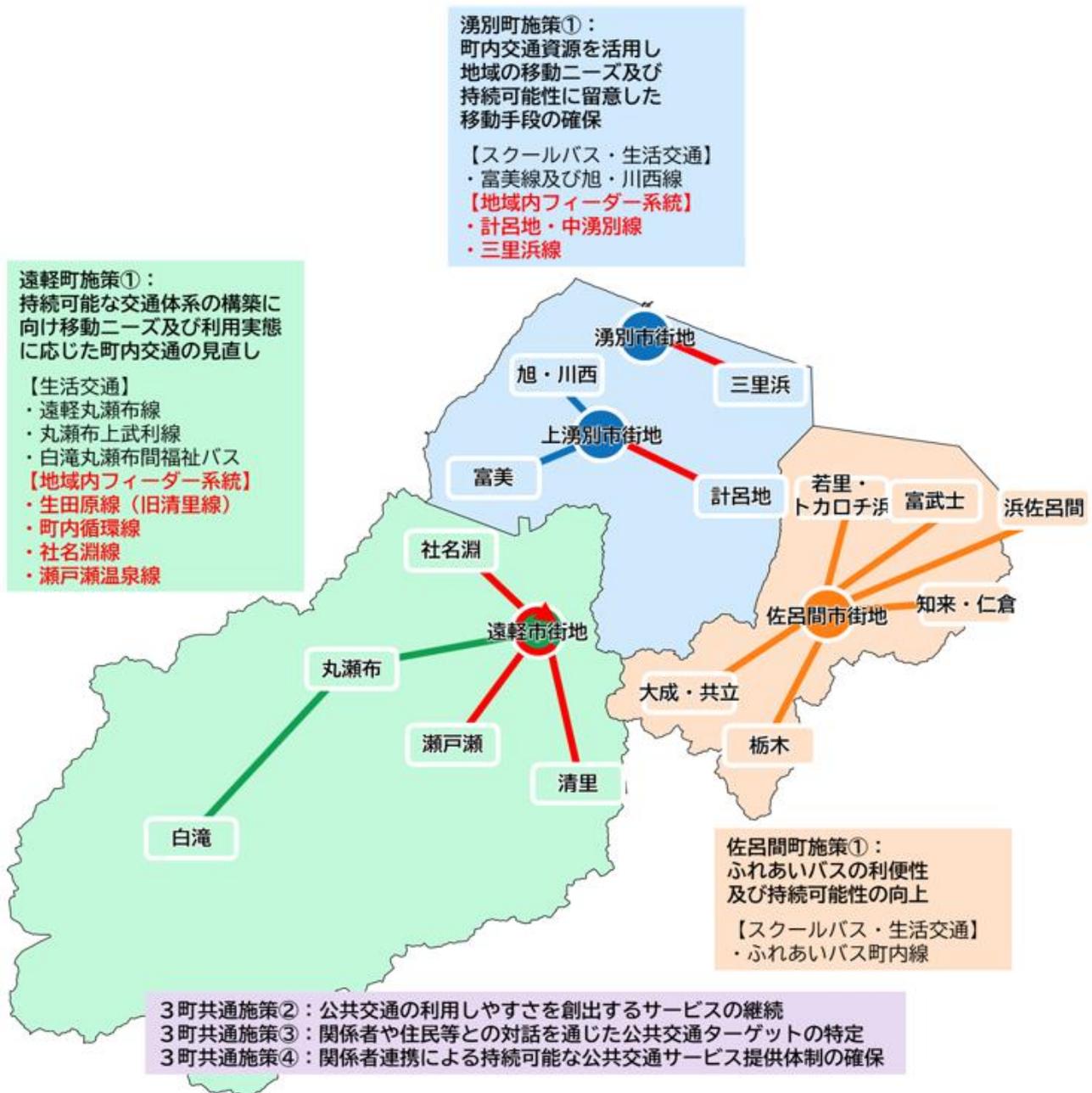


図 6-1 遠軽地区内の公共交通網のあり方

(2) 遠軽地区の広域的な公共交通網のあり方

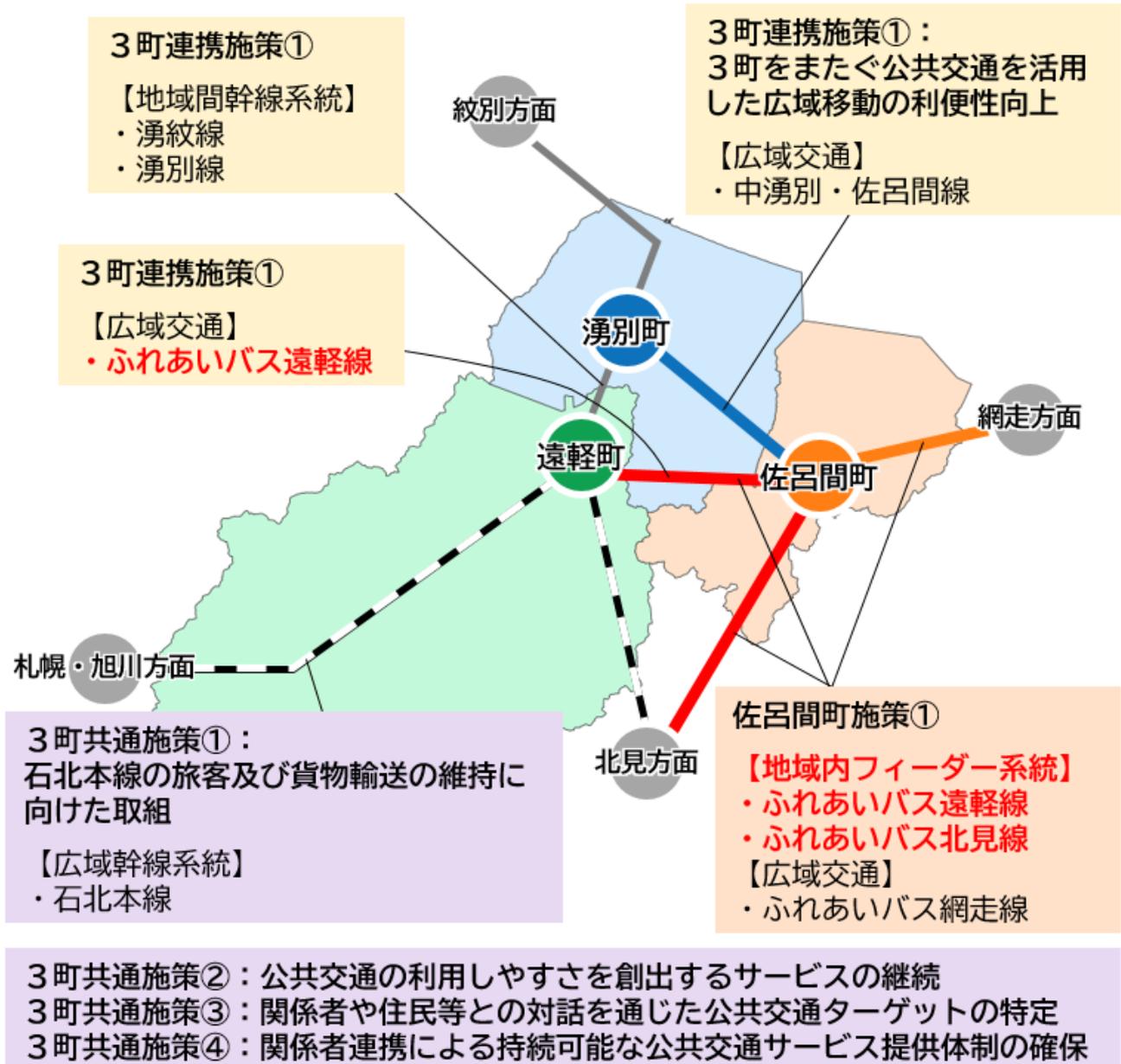


図 6-2 遠軽地区の広域的な公共交通網のあり方

(3) 補助系統の位置付け

表 6-1 補助系統の位置付け

実施主体	路線・系統名等	起点	経由地	終点	道路運送法の事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
北見バス	生田原線（旧清里線）	遠軽バスターミナル	生田原	プライムいくたはら	4条乗合	路線 定期運行	利用実態に合わせた再編を実施し効率化を図り持続可能な運行を目指す
北見バス	町内循環線	遠軽バスターミナル	西町ルート 北ルート 東町・南町ルート	遠軽バスターミナル	4条乗合	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
遠軽町	社名淵線	遠軽（役場前）	社名淵	千代田	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
遠軽町	瀬戸瀬温泉線	遠軽（役場前）	瀬戸瀬	瀬戸瀬温泉	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
湧別町	計呂地・中湧別線	中湧別TOM	芭露	19号線	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
湧別町	三里浜線	湧別	アサリ浜	竜宮台	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
佐呂間町	ふれあいバス町外線 遠軽線	佐呂間バスターミナル	若佐	遠軽厚生病院	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
佐呂間町	ふれあいバス町外線 北見線	佐呂間バスターミナル	若佐	北見赤十字病院	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す
佐呂間町	ふれあいバス町外線 網走線	佐呂間バスターミナル	浜佐呂間	網走向陽ヶ丘病院	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す

(4) 補助系統路線の役割及び維持・確保方針等

表 6-2 補助系統の位置付け (1/2)

実施主体	路線・系統名等	役割及び維持・確保方針等
北見バス	生田原線 (旧清里線)	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生田原地区と遠軽市街地を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学や通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・ 遠軽市街地から路線バス等に接続し広域的な移動を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用実態に合わせた再編を実施し効率化を図るとともに、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す (再編は令和6年度以降を想定)
北見バス	町内循環線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 遠軽市街地内の施設間と居住地を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学・通勤、買物及び通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段、かつ、市街地内の円滑な移動を提供する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す (再編は令和6年度以降を想定)
遠軽町	社名淵線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社名淵地区と遠軽市街地を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学や通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・ 遠軽市街地から路線バス等に接続し広域的な移動を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す (再編は令和6年度以降を想定)
遠軽町	瀬戸瀬温泉線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 瀬戸瀬温泉地区と遠軽市街地を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学や通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・ 遠軽市街地から路線バス等に接続し広域的な移動を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す (再編は令和6年度以降を想定)

表 6-3 補助系統の位置付け (2/2)

実施主体	路線・系統名等	役割及び維持・確保方針等
湧別町	計呂地・中湧別線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計呂地地区と中湧別市街地を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学や通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・中湧別市街地から路線バス等に接続し広域的な移動を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
湧別町	三里浜線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登栄床地区と湧別市街地を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学や通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・湧別市街地から路線バス等に接続し広域的な移動を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
佐呂間町	ふれあいバス町外線 遠軽線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐呂間町と遠軽町を結ぶ広域的な交通ネットワーク ・町内運行区間内におけるフリー乗降による移動手段の拡充 <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・広域的な医療圏を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
佐呂間町	ふれあいバス町外線 北見線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐呂間町と北見市を結ぶ広域的な交通ネットワーク ・町内運行区間内におけるフリー乗降による移動手段の拡充 <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため ・広域的な医療圏を確保する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す

7. 目標達成に向けた施策

(1) 目標 I を達成するための施策

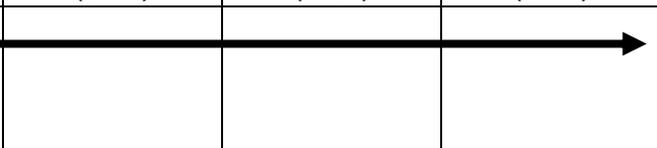
1) 遠軽町

施策名	遠軽町施策①：持続可能な交通体系の構築に向け移動ニーズ及び利用実態に応じた町内交通の見直し				
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> 遠軽町内を運行する公共交通路線について、住民ニーズ及び利用実態に応じて、路線運行内容の見直しを実施し、将来にわたって生活の足が確保される遠軽町地域公共交通網を形成します。 				
実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> 町内循環線は、遠軽市街地内における交通結節点及び各種施設を結ぶ移動手段としての役割を担っていますが、現行路線の長大化、遠軽町芸術文化交流プラザの整備など人の流れの変化に応じたルート設定など運行内容の一部見直しが必要となってきたため、利用実態や移動ニーズに即した見直しを実施しながら、今後も運行維持に努める必要があります。 社名淵線、遠軽丸瀬布線、丸瀬布上武利線、瀬戸瀬温泉線及び生田原線（旧清里線）の5路線は、利用者数が減少傾向にあり、現行の運行体制と移動ニーズのミスマッチが生じているため、郊外部から市街地までの移動手段の役割を確保しながら、必要に応じて運行内容の見直しを行い、今後も運行維持に努める必要があります。 これらを踏まえ、持続可能な遠軽町地域公共交通網を形成するために、路線単独ではなく町内完結路線全体の再編内容を検討・実施します。 なお、持続可能な地域公共交通網の形成に向けては一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用も検討します。 <p>※各路線の見直し方向性等は別紙参照</p>				
					
	図 7-1 町営バスの運行車両				
実施主体	遠軽町、交通事業者				
実施スケジュール	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
町内交通の再編	町内循環線、社名淵線、瀬戸瀬温泉線及び生田原線（旧清里線）の再編	必要に応じた見直し検討・実施	J R遠軽駅前広場整備に伴う各バス路線の再編	必要に応じた見直し検討・実施	→
持続可能な交通の運行	フィーダー補助活用（町内循環線、社名淵線、瀬戸瀬温泉線、及び生田原線（旧清里線）を想定）	フィーダー補助継続	→		

2) 湧別町

<p>施 策 名</p>	<p>湧別町施策①：町内交通資源を活用し地域の移動ニーズ及び持続可能性に留意した移動手段の確保</p>				
<p>施 策 概 要</p>	<p>・町営バス各路線について、住民ニーズ及び利用実態に応じて横断的な見直しを検討し、町内交通資源の再配置等に留意し持続可能な湧別町地域公共交通網を形成します。</p>				
<p>実施イメージ</p>	<p>・町営バス各路線の利用者数は減少傾向にあるものの、郊外部から市街地までの移動手段の役割を担っており、今後も運行維持に努める必要があります。</p> <p>・町営バスの運行の維持に向けては、住民ニーズの取り込み及び利用実態を反映した見直しが重要です。</p> <p>・これらを踏まえ、町営バスをはじめとした町内交通の横断的な見直しを検討しながら町内交通資源の効率的な運用などにも留意し、持続可能な地域公共交通網を形成します。</p> <p>・なお、持続可能な地域公共交通網の形成に向けては一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用も検討します。</p> <div data-bbox="363 775 1433 1568" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 7-2 町営バスの運行車両</p>				
<p>実 施 主 体</p>	<p>湧別町、交通事業者</p>				
<p>実 施 スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>
<p>持続可能な 交通の運行</p>	<p>フィーダー 補助活用 (計呂地・ 中湧別線、 三里浜線 を想定)</p>	<p>フィーダー 補助継続</p>	<p style="text-align: center;">→</p>		

3) 佐呂間町

<p>施策名</p>	<p>佐呂間町施策①：ふれあいバスの利便性及び持続可能性の向上</p>				
<p>施策概要</p>	<p>・現在のふれあいバスの運行内容を維持するとともに、必要に応じて利便性向上の検討を行うほか、持続可能性を考慮した佐呂間町地域公共交通網を形成します。</p>				
<p>実施イメージ</p>	<p>・ふれあいバス町内線はスクールバス運行を基本とした一般混乗路線（フリー乗降可）として運行しており、郊外部から市街地までの移動手段の役割を担っており、関係者との連携を図りながら今後も運行維持に努める必要があります。</p> <p>・ふれあいバス町外線は生活圈自治体である北見市、網走市及び遠軽町と佐呂間町を結び、町民の広域的な生活の足を支える役割を担っているため、持続可能性を考慮した運行維持に努める必要があります。</p> <p>・駐車場整備等、利用者の利便性を考慮したバスターミナル及び周辺の施設環境整備の検討が必要です。</p> <p>・これらを踏まえ、ふれあいバス町内線及び町外線の両輪での生活の足の確保に努め、持続可能な地域公共交通網を形成します。</p> <p>・なお、持続可能な地域公共交通網の形成に向けては一般財源の確保のほか、ふれあいバス町外線に対し、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用を視野に検討します。</p> <div data-bbox="363 846 1436 1554" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 7-3 ふれあいバス運行車両</p>				
<p>実施主体</p>	<p>佐呂間町、交通事業者</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>
<p>持続可能な交通の運行</p>	<p>フィーダー補助活用 (ふれあいバス町外線を想定)</p>	<p>フィーダー補助継続</p>			

(2) 目標Ⅱを達成するための施策

<p>施策名</p>	<p>3町連携施策①：3町をまたぐ公共交通を活用した広域移動の利便性向上</p>				
<p>施策概要</p>	<p>・3町をまたぐ路線について、関係自治体との検討及び協議を進めながら、生活圏自治体との交通ネットワークの利便性向上を図ります。</p>				
<p>実施イメージ</p>	<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <ul style="list-style-type: none"> ・各町が独自で運行する3町間をまたぐ公共交通の主な運行対象者は、運行自治体に居住する町民となっています。 ・これら公共交通について、各町間で連携を図ることは、持続的な交通ネットワークの確保に加え、財政面でも効率化が図られることが期待されます。 ・そのため、該当する路線が通過する自治体及び関係者との検討・協議を継続的に進め、広域移動の利便性向上を図ります。 </div> <div style="flex: 2;">  <p style="text-align: center;">国土地理院承認番号 平20業使、第203-24551号</p> <p style="text-align: center;">図 7-4 中湧別・佐呂間線（令和5年度検討段階のもの）</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・なお、広域移動の利便性向上にあたっては、北海道オホーツク地域等公共交通計画の内容も踏まえることとします。 <p>【遠軽町と佐呂間町の連携（ふれあいバス遠軽線の活用）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐呂間町ふれあいバス遠軽線は遠軽町安国地区、豊里地区などを経由し、遠軽町医療機関などへの移動手段を確保します。 ・佐呂間町ふれあいバス遠軽線を活用し、遠軽町民が乗降できるように検討します。 <p>【湧別町と佐呂間町の連携（中湧別・佐呂間線の運行）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐呂間バスターミナルまで新たな町営バス路線を運行し、佐呂間町ふれあいバス北見線に乗り継いで、北見市まで移動できるようにします。 ・本路線は予約便として運行し、ふれあいバスの運行日と同様に、毎週火曜日と木曜日の週2日（祝日を除く）の運行とします。 ・運行時刻は1日2往復で、ふれあいバスと接続するものとします。 				
<p>実施主体</p>	<p>遠軽町、湧別町、佐呂間町、交通事業者</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>
<p>中湧別・佐呂間線</p>	<p>運行開始予定</p>	<p>運行継続</p>			
<p>ふれあいバス遠軽線 (遠軽町民乗降)</p>	<p>検討・調整</p>	<p>運行開始予定</p>			

(3) 目標Ⅲを達成するための施策

<p>施策名</p>	<p>3町共通施策①：石北本線の旅客及び貨物輸送の維持に向けた取組</p>				
<p>施策概要</p>	<p>・石北本線の維持に向けた取組を関係者等と協働して実施します。</p>				
<p>実施イメージ</p>	<p>・石北本線はJR北海道が「単独では維持することが困難な線区」と位置付けていますが、旭川や札幌圏との広域的な交通ネットワークとしての重要な役割を持っています。</p> <p>・また、遠軽町においては、郊外部と市街地を結ぶ役割を持っており、町外及び町内の移動時に重要な交通手段となっているほか、他2町でも遠軽駅からの広域移動として一定程度の需要があります。</p> <p>・そのため、関係者等と連携を図り、石北本線の維持・存続に向けた取組を実施します。</p> <div data-bbox="365 629 1436 1424" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 7-5 遠軽地区で実施している鉄道維持に向けた取組の事例</p>				
<p>実施主体</p>	<p>遠軽町、湧別町、佐呂間町、交通事業者</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>
<p>取組内容の検討</p>	<p>実施 ➔</p>				
<p>取組の実施</p>	<p>必要に応じて実施 ➔</p>				

(4) 目標Ⅳを達成するための施策

<p>施策名</p>	<p>3町共通施策②：公共交通の利用しやすさを創出するサービスの継続</p>				
<p>施策概要</p>	<p>・各町で独自に実施している公共交通に係る情報提供や運賃助成などのサービスを継続実施します。</p>				
<p>実施イメージ</p>	<div data-bbox="363 808 1433 1559" data-label="Image"> </div> <p>図 7-6 北見バスで導入しているバスロケーションシステムの事例</p>				

施 策 名	3町共通施策③：関係者や住民等との対話を通じた公共交通ターゲットの特定				
施 策 概 要	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的かつ持続可能な地域公共交通網の形成に向け、公共交通に関係する方々との意見交換や移動状況調査など、様々な手法によりターゲットを把握します。 				
実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や新型コロナウイルス感染症などの影響により、公共交通の利用者数は減少傾向にあります。 ・利用者数の減少、人件費や燃料価格高騰などに伴い、公共交通事業者の経営状況の悪化が継続しており、地域の公共交通を維持するための赤字補てんに伴う行政の財政負担も増加傾向にあります。 ・そのため、本計画の策定を契機に、必要な方に公共交通サービスが行き届く地域公共交通体系の構築に向け、地域との意見交換や調査などを通じて、真に公共交通を必要とする方のターゲットを明確化します。 ・ターゲットの明確化にあたっては遠軽地区地域公共交通活性化協議会内における情報共有体制や計画推進体制も活用しながら、サービス提供のあり方を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="408 775 903 1144" style="text-align: center;">  <p data-bbox="517 1144 799 1211">図 7-7 遠軽町民との 意見交換会の様子</p> </div> <div data-bbox="932 775 1414 1144" style="text-align: center;">  <p data-bbox="1034 1144 1316 1211">図 7-8 湧別町民との 意見交換会の様子</p> </div> </div>				
実 施 主 体	遠軽町、湧別町、佐呂間町				
実 施 スケジュール	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
公共交通 利用者ターゲット の明確化	必要に応じて 実施 →				

施 策 名	3町共通施策④：関係者連携による持続可能な公共交通サービス提供体制の確保				
施 策 概 要	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会や打合せ等を通じて公共交通に係る情報や課題を共有し、関係者が一丸となった持続可能な公共交通サービスの提供体制を確保します。 				
実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の推進状況は、計画策定時にも協議を重ねた遠軽地区地域公共交通活性化協議会で検証及び確認を基本とします。 ・また、各町の地域公共交通会議でも地域課題などの情報共有を図り、必要に応じて遠軽地区地域公共交通活性化協議会で吸い上げを行い、本計画に携わっている関係者も含め持続可能な公共交通サービスの提供体制を確保します。 <div data-bbox="363 555 1433 1261" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 7-9 遠軽地区地域公共交通活性化協議会の開催状況</p>				
実 施 主 体	遠軽町、湧別町、佐呂間町				
実 施 スケジュール	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
協議会の開催	実施 				

8. 計画の進捗管理及び管理体制

8-1 計画の進捗管理

(1) 評価指標及び目標値

本計画の進捗管理のため、以下の評価指標及び目標値を設定します。
なお、目標値については毎年度の評価を実施します。

表 8-1 本計画における数値目標

評価指標	単位	現況値	目標値					
		令和4	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	
		(2022)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)	
遠軽町の公共交通利用者数	人/年	55,664	54,500	54,000	53,400	52,900	52,400	
遠軽町の公共交通収支率	%/年	14.3	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	
遠軽町の公共交通経費額	千円/年	113,672	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	
湧別町の公共交通利用者数	人/年	20,865	新規路線の拡充を図る予定があり、 動向を踏まえながら利用者数、収支率及び 経費額を設定予定					
湧別町の公共交通収支率	%/年	0.25						
湧別町の公共交通経費額	千円/年	146,638						
佐呂間町の公共交通利用者数	人/年	45,523	41,221	37,326	33,799	30,605	27,713	
佐呂間町の公共交通収支率	%/年	2.9	2.1	2.0	1.8	1.7	1.5	
佐呂間町の公共交通経費額	千円/年	93,748	95,000	95,000	95,000	95,000	95,000	
3町をまたぐ公共交通の利用者数	人/年	147,119						
公共交通意見の聴取等の状況	—	実施	実施	実施	実施	実施	実施	
関係者等との連携状況	—	実施	実施	実施	実施	実施	実施	

(2) 評価指標の算出方法

各評価指標について、各町の担当課で算出を実施します。

表 8-2 評価指標の算出方法

評価指標	算出方法
遠軽町の公共交通利用者数	▪ 町内循環線、社名淵線、遠軽丸瀬布線、丸瀬布上武利線、瀬戸瀬温泉線及び清里線の利用者の合計値
遠軽町の公共交通収支率	▪ 上記の路線の収入及び支出額から収支率を算出
遠軽町の公共交通経費額	▪ P45 に掲載する事業費用の合計値
湧別町の公共交通利用者数	▪ 富美線、旭・川西線、三里浜線及び計呂地・中湧別線の利用者の合計値
湧別町の公共交通収支率	▪ 上記の路線の収入及び支出額から収支率を算出
湧別町の公共交通経費額	▪ P46 に掲載する事業費用の合計値
佐呂間町の公共交通利用者数	▪ ふれあいバス町内線及びふれあいバス町外線の利用者の合計値
佐呂間町の公共交通収支率	▪ ふれあいバス町外線の収入及び支出額から収支率を算出
佐呂間町の公共交通経費額	▪ P47 に掲載する事業費用の合計値
3町をまたぐ公共交通の利用者数	▪ 湧別線、紋別線、遠軽線、ふれあいバス遠軽線の利用者の合計値
公共交通意見の聴取等の状況	▪ 担当課での実施に限らず公共交通に係る意見聴取機会や各種調査の実施状況を確認
関係者等との連携状況	▪ 協議会開催や担当者間打合せなどの実施状況を確認

8-2 計画の管理体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、前項で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「遠軽地区地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCAサイクルにより評価・検証を行います。また、継続的に評価・検証を行うため、今後の協議会開催スケジュールに基づき、実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、各町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に取り組むことで、本地域における持続可能な交通ネットワークを構築します。

表 8-3 遠軽地区地域公共交通活性化協議会の構成

区分	団体名等	区分	団体名等
市町村	遠軽町長	運転手が組織する団体	私鉄総連北見バス支部
	湧別町長		住民利用者
	佐呂間町長	北海道遠軽高等学校PTA	
都道府県	北海道オホーツク総合振興局	湧別町自治会連合会	
公共交通事業者	北海道北見バス株式会社	湧別町PTA連合会	
	北紋バス株式会社	佐呂間町自治会連合会	
道路管理者	北海道開発局網走開発建設部遠軽開発事務所	佐呂間町PTA連合会	
	北海道オホーツク総合振興局網走建設管理部遠軽出張所	北海道運輸局	北海道運輸局北見運輸支局
		警察	北海道北見方面遠軽警察署

表 8-4 計画推進時の各関係者の役割

関係者	役割	内容
地域住民	公共交通の積極的な利用	日常的な公共交通の積極的な利用、公共交通利用促進策の活用、利用ニーズ・要望の発信など
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行、運行実績等のデータ提供など
遠軽町 湧別町 佐呂間町 北海道運輸局 北海道	施策の検討・実施等	地域ニーズの把握、交通施策の実施、資金調達、交通事業者との連携など

8-3 計画推進のあり方(PDCAサイクル)

本計画（Plan）の推進にあたり、計画期間である5年間において、毎年度、施策・事業の実施状況（Do）を確認した上で、目標の達成状況（数値指標）を評価（Check）し、必要に応じて、施策・事業の見直し（Action）を行います。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を見直すとともに、施策・事業に反映し（Plan）、着実に施策・事業を実施（Do）します。



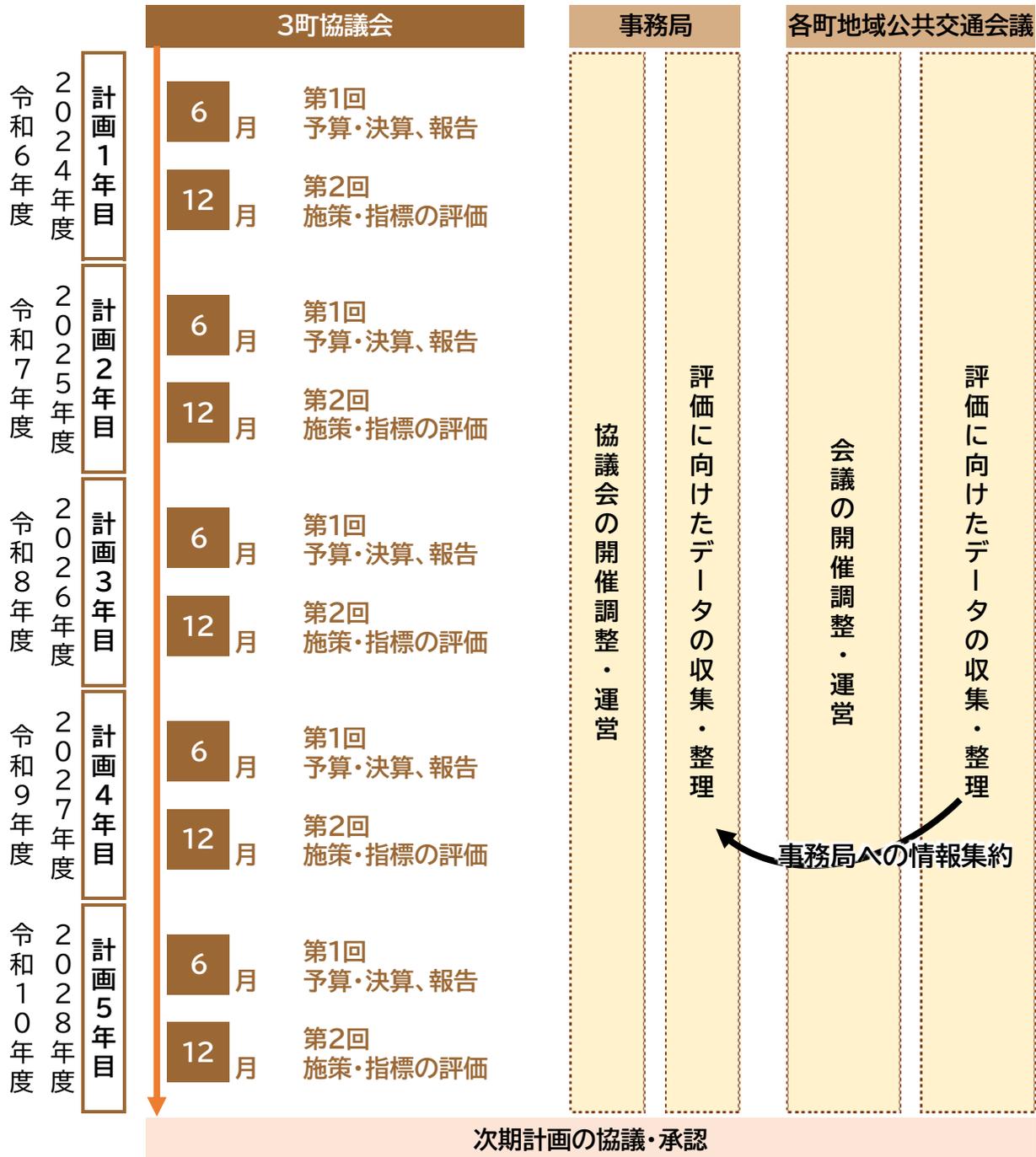
図 8-1 PDCAサイクルによる計画推進の流れ

本計画は、上記PDCAサイクルを回しながら進捗を管理して運用します。なお、PDCAサイクルの運用にあたっては、毎年度、遠軽地区地域公共交通活性化協議会を開催し、構成機関の認識共有を図りながら、施策管理を行います。

8-4 計画推進期間のスケジュール

継続的で実効性のある施策・事業の実現に向け、「8-3 計画推進のあり方」によるPDCAサイクルを回しながら計画を推進していくため、以下のスケジュールによる遠軽地区地域公共交通活性化協議会を開催します。

なお、取組の実施状況などにより、施策・事業の見直しに向けた協議会の開催が必要となった場合には、以下のスケジュールによらず随時開催するなど、状況に応じた協議を柔軟に実施していきます。



※3町協議会は年に2回以上の開催を目安とし、6月及び12月のほか必要に応じて開催
 ※各町地域公共交通会議は各町の判断により必要に応じて開催

図 8-2 遠軽地区地域公共交通活性化協議会の開催スケジュール